平成6年9月1日発行（毎月1回1日発行）第43巻第9号 昭和30年9月24日第三種郵便物認可 No.501

航空ファン

KOKU-FAN
September 1994
9



特別企画・50年前の 朝鮮半島

50th D-DAY

ノルマンディ上陸50周年記念イベント
第二次大戦機記念飛行, Dデー参加航空機

特集 Dデー航空戦

サンダーバーズ三沢で公開決定, 戦技競技会②
連載●零戦隊の戦い, 世界のエース列伝, 航空博物館



SUPER FLANKER

開発テスト進むスーパーマルチロール戦闘機

Photography by Katsuhiko Tokunaga




703



【前ページ】 フォーメーション・ブレイクを見せるプロトタイプ3号機と9号機。デザート・カムフラージュに身を包んだ9号機がAAMフル装備なのに対して，ドバイ'93にも出展されたブルーの3号機は，左右エンジンナセル下面のパイロンに，KAB-500KRTV誘導爆弾とKAB-500Lレーザー誘導爆弾を1発ずつ，主翼下面のパイロンにKh-31P対レーダーステーション・ミサイルを2発，そして翼端のパイロンにR-73 AAM 2発を搭載した空対地コンフィギュレーション。



ロシア期待の新鋭戦闘機スホーイSu-35が，昨年11月に開催されたドバイ'93で公開されたことは，94年2月号でご紹介したが，現在は実用化に向けて，プロトタイプ10機によるフライトテストが，精力的に続けられている。Su-27という現代最高の制空戦闘機を得たロシア空軍が，このSu-35に求めているのは，カナード＋デジタル式フライ・バイ・ワイヤによる機動性のさらなる向上と，精密誘導兵器を使用した空対地攻撃能力の付加。これによって21世紀以降のロシア空軍の少数精鋭化を図ろうというもので，東西冷戦終結後の世界情勢を反映した，当然の帰結といえるだろう。具体的には，捜索レンジ400km以上というパワフルな新型レーダーを装備し，空対空戦闘においては，R-27，-73，-77といったAAMを最大14発まで搭載することが可能。また，空対地戦闘時には，Kh-29，-31，-59といった空対地ミサイルや，KAB-500KR/Lなどの誘導爆弾が使用されることになる。なお，一昨年のファーンボロ航空ショーでは，イギリス製のTIDAS誘導ポッドを搭載した姿で展示されており，西側の装備との融合による能力向上の可能性を秘めている。





↑　アフターバーナーに点火，フライトテストに向けて離陸するプロトタイプ９号機。もともと最大推力12,500kgというパワフルなサトゥルンAL-31F ２基を搭載するSu-27系の機体だが，Su-35のプロトタイプ６号機以降には，さらに推力を30%近く向上させたAL-35Fが搭載されている。なおスホーイでは，推力変更ノズル型のテストも進めており，今年のファーンボロへの出展が予告されている。

←　空対空，空対地の2種類のコンフィギュレーションで飛行する２機のSu-35。衝撃の"フック"とともに鮮烈なデビューを飾った同機だが，目指すところはマルチロール化。そのアプローチはF-15Eストライクイーグルと同じだが，空対空性能の向上をも積極的に追求しているところに違いがある。



→　フライトテスト・レンジに広がる雲海上で，軽くループを披露，その機動性のよさをデモるSu-35プロトタイプ９号機。同機はもともと全長が20mを超える大型機なうえ，空虚重量でもSu-27より２tも重いヘビー級戦闘機。しかし，それでもSu-27譲りの空力的洗練さと，デジタル式フライ・バイ・ワイヤによる全遊動式カナードの融合，燃料の機内移送による重心位置の調整，そして強力なサトゥルンAL-35Fターボファンの採用によって，機動性はSu-27と同等以上のレベルを確保。その実力の一端は，昨年のドバイ'93における衝撃的なデモフライトでも充分に証明されている。なおスホーイ試作設計局では，大型化された尾部コーン内部に，後方に向けたレーダー・イルミネーターを収容することを提案しているが，現在のところロシア空軍はその採用に消極的であると伝えられている。



↑　Su-35では艦載型のSu-33などと同様，左右の主翼にハードポイントが１ヵ所ずつ増設され，片側に４発ずつの空対空ミサイルを搭載することが可能となった。写真のプロトタイプ９号機は，外側に短距離用のR-73，内側に中距離用のR-77を２発ずつ搭載。アメリカも現代最強のドッグファイト用ミサイルと認めるR-73は，推力変更ノズルを採用，短距離用ミサイルとはいいながらも，射程もAIM-7Fスパロー並みの40kmに達する。

→　AAMフル装備でも，クリーンと変わらない機動性を発揮するのがSu-35の強み。こうした点では，クリーン時のカタログデータしか拠りどころのないJAS39などの小型戦闘機とは大きく一線を画している。なお，写真のように長射程型のR27ERの場合は，その全長から胴体下面へのタンデム搭載は不可能となる。



↑　AMRAAMスキーのニックネームで呼ばれるビンペルR-77 RVV-AYe。AIM-120と同様の打ちっぱなし能力を備えるアクティブレーダー誘導ミサイルで，ICBMなどに見られる特徴あるフィンを採用している。射程はライバルのAIM-120を上回る80kmを達成しており，これを受けてAIM-120も長射程型を開発中である。

↓　こちらは翼端パイロンのR-73と主翼下面のテレメーター・ポッドのみという軽装で，スピンテストに向けて離陸するプロトタイプ10号機。現在，通常型Su-35の飛行試験は85～90%が終了済みで，この夏からはいよいよ推力変更ノズル搭載型のテストが開始される。









↑→　サトゥルンAL-31F, -35F系エンジンの特徴である, エキゾーストノズルからのフュエル・ダンピングを行ないながらスパイラル・ダイブを見せるSu-35。F-4などでは自殺行為にも等しい機動だが, いざ実戦となればこうした空力特性のよさが, カタログデータには表われない新世代戦闘機の強みとなる。4,000kmを超える長大な航続性能を備えるSu-27系の機体は, 機内燃料搭載量も約10tに達し, これがこのような大量の燃料を一気に投棄できるユニークなダンピング・システムの実用化につながったという。なお, 先のチリ航空ショー参加時には, スホーイ試作設計局所属のSu-30MKが, 増加タンクなしの形態, 機内燃料だけによる大西洋無着陸横断という記録を打ち立てている。



←　フライトテスト・レンジで, 空対地コンフィギュレーションのプロトタイプ3号機を追うAAMフル搭載のプロトタイプ9号機。現代のデジタル式フライ・バイ・ワイヤ適用機だけあって, このような搭載ウエポンの違いによるハンドリング特性の差は, 速度を除けばパイロットにとっても, ほとんど感じることはできないという。

↓　AAM11発搭載というヘビーな形態でも, 軽々とコブラを見せるSu-35。先ごろ, Su-30のリース契約を結び, 民間仮想敵機部隊を編成することになったアメリカ人の元テストパイロット2名が同機の飛行資格を取得したが, 彼らの評価は, F/A-18を上回るピッチ・レートと他に類を見ない加速性が長所, 逆に短所はF-14並みのロール・レートと重い操縦桿というものであった。





← 空軍高官用のデモフライトに向けて，ビクター・プガチョフの操縦でクビンカ基地のタキシーウェイを進む，デザート・カムフラージュの9号機。もともと極めて太い機首を持ち，強力なレーダー性能を予見させるSu-27系の機体だったが，捜索距離400kmというさらにパワフルな新型レーダーを搭載したSu-35では，胴体をレドーム付け根で延長。レドームの側面形も膨らんだため，機首が大きく前方に垂れ下がり，一層迫力ある外形となっている。



← 新型化されたHUD。西側新世代機で採用されているワイドアングル型ではなく，ホログラフィー型でもない。こうした部分がロシアの不得意分野か？　なお写真で投影されているのは基本的な飛行情報だけだが，もちろんウエポン・コントロールも司るマルチ・ファンクション型。



→ 初めて撮影が許可されたコクピット。センターコンソールの中心に通常型計器を多く残した，一種のハイブリッド型コクピットで，プロトタイプ9号機のもの。HUDを中心に，大型のMFD 2個を左右に配置した標準的なスタイルだが，右側のサイドコンソールにもMFDが1個，左側にも3つのスクリーンに別れたCRTが配置されてる。本誌94年2月号でイラストでご紹介したプロトタイプ7号機のコクピットは，F-14Dによく似たMFDを右側に寄せて配置したハイブリッド型だったが，やはりこの9号機のものが量産型では標準になるものと思われる。なお，スホーイでは国家飛行研究所（LII）と協力してサイドスティック採用の可能性も検討しており，ジュコウスキー飛行場のフライトラインには，右側と中央と2本の操縦桿を配した，フライトテスト用のSu-27の姿も見られた。



← Su-35のコクピットで，飛行試験に備えるスホーイ設計局のテストパイロット，ビャシェスラフ・アベリヤノフ。Su-35でも採用されている射出座席は，Su-27と同様のズベズダK-36だが，パイロットの対G特性を向上させるために，座席の背がリクライニングしているのがお分かりいただけるだろうか。なお，キャノピー前方のIRSTのセンサーが撤去されているが，これはフライトテスト時の特例処置。もちろん量産型では標準装備となる。



50th ANNIVERSARY
D-DAY
CELEBRATIONS IN THE UK
ノルマンディー上陸50周年記念祝典

WROUGHTON GREAT WARBIRDS D-DAY AIRDISPLAY 11-12 June 1994

Photos: Hiro Inoue

各国首脳が参列して行なわれたDデー記念式典の翌週，6月11～12日にかけてスウィンドン郊外のロートンで，グレート・ウォーバーズ・Dデー・エアディスプレイが開催された。これは毎年8月最後の週末にここで開かれるメジャーイベント，グレート・ウォーバーズを今年のDデー記念に合わせてこの時期にもってきたもので，フライアブルな大戦機が大挙出場するさまはまさに圧巻であった。また10日のプレ・ショーではアメリカからはるばる大西洋を越えてやって来たC-41に同乗しての空撮もセッティングされ，サービス精神旺盛なイギリス人の今回のイベントに対する意気込みを感じ取ることができた。





Photo. CROWN COPYRIGHT

1944年6月6日に行なわれたノルマンディー上陸作戦（正式にはオペレーション・オーバーロード／大君主作戦）。第二次世界大戦におけるヨーロッパ戦線の帰趨を決してナチス・ドイツからの解放を意味するこの大作戦が敢行された日はD（Decision）-Dayとして今に語り継がれている。そしてそれから50周年を迎える今年，すでに日本でも報道されているようにその舞台となったイギリス，およびフランス各地で記念行事が盛んに行なわれた。

イギリスだけでも軍事／航空博物館，史跡，基地などで100以上のイベントがこの日を中心に催され，中には今年の夏の期間中Dデー関連の特別展示を行なっている博物館もある。これはもう一方の当時国であるフランスでも同様であるが，なによりも一番のクライマックスは5日に実施された式典であろう。同日午前，出撃基地となったイギリス南部の軍港ポーツマスに当時の連合軍14ヵ国の首脳らが参列，同作戦に参加した各国退役軍人が乗った32隻の各国艦隊の出陣式を王室専用ヨット「ブリタニカ号」から見守った。午後にはバトル・オブ・ブリテン・メモリアル・フライト所有機を中心とする大戦機から連合各国の現用機に至る編隊がそれら艦隊の上空をフライパス。またフランス側では同じく各国首脳ら，それに約8,000人の退役軍人が出席する中，ノルマンディーで記念式典を実施した。最大の犠牲者を出したといわれるオマハビーチでは合同追悼式典が行なわれ，沖合に停泊する各国海軍艦艇が舳先を並べ，礼砲を鳴らすとともにアイゼンハワー連合軍最高司令官の出撃命令を録音したテープを流した。これに合わせ進攻作戦を再現して揚陸用舟艇を接岸，連合軍各国の旗を持った旗手が上陸し，かたや空では実際に同作戦に参加した米軍の元将兵41人を含む9ヵ国の空挺隊員役1,000人が最初にドイツ軍から解放された村であるノルマンディー北部のサント・メールエグリズ付近にC-47やC-130から降下して式典を盛り上げた。またこれらの輸送機も空挺降下を終えたのち，ポーツマスを始めイギリス南岸のウェイマスやプリマスの上空を通過，そしてコーンウォール半島先端のペンザンスまで足を延ばしている。

もちろんこれらの式典以外にも航空機や艦艇が各地の行事に参加して，多くの熱狂的な観衆を魅了したわけで，ここでは前述したポーツマス上空のフライパスとともに，そうしたDデー記念日前後に開催されたイギリスのふたつの航空イベントを紹介してみよう。ひとつはRAFミルデンホールで行なわれた"ノルマンディー上陸50周年およびRAFミルデンホール開設60周年"と銘打ったAir Fete 94，そしてもうひとつはロートンのグレート・ウォーバーズ・Dデー・エアディスプレイで，どちらも多彩な第二次大戦機が参加，惜しげもなく大空を飛び回りDデー50周年を祝った。

【左】 バトル・オブ・ブリテン・メモリアル・フライトのスピットファイアMk.II（P7350）とMk.V（AB910）。手前のP7350はベルファースト・テレグラフ・スピットファイア基金の寄贈によるもの。AB910のインベイジョン・ストライプは今回の記念行事に合わせて塗装された。RAFマーハムで英空軍ストライク・コマンドが撮影。
【左ページ下】 スピットファイアT.4（ML407）。コクピットに座るキャロリン・グレースはヨーロッパで唯一の女性スピット・パイロット兼オーナー。
【下左】 オランダのダッチ・スピットファイア・グループが所有するLFMk.IXc。No.485sqnのマーキングが施されている。
【下右】スピットファイア3機編隊。先頭のTD248はMk.XVIe，奥のAR501はシャトルワース・コレクション所有のMk.Vc。







↑→　今回の記念行事でも見事な飛びっぷりを披露したB-17G（44-85784）"Sally B"。映画「メンフィス・ベル」に出演したことでも有名な本機は1945年6月19日シアトルで完成。戦後の1946年1月12日にTB-17Gに変更されたのち、1954年10月28日米空軍から登録抹消された。そして58年3月18日、フランスの国立地理学会が購入し、その後75年にテッド・ホワイトが買い入れ、同年3月15日イギリスに到着し現在に至る。なお資金難から尾翼に描かれたs/n124485は映画出演時のままとなっており、機首右側側面にもそのキャラクターとロゴが残されている。



→　B-17GがB-25、TBM、C-41をしたがえて、会場上空をフライパス。



↓　B-17Gの爆撃士席から外界を望む。ノルデン爆撃照準器もそのまま残されており飛行場の芝生を雲海に見立てれば、当時のドイツ爆撃行を思い描くことができる。





↑ Nナンバーを付けているにもかかわらずイギリスで個人所有されているP-51D（44-74008/N51RR）。



↑ B-17GをバックにタキシングするP-51D（44-74425/NL11T）Damn Yankes。カラフルな塗装と派手なデモで観衆を魅了した。



↑ 同じくデモフライトに出発するP-51D(44-72216/G-BIXL)"Miss L"。

↓→ オランダのDuke of Brabant Air Forceが所有するB-25Jミッチェルとムスタングの編隊飛行。





→ No.5グループNo.9sqnのマーキングを施したアブロ・ランカスターとスピットファイア，ハリケーンとのスリー・ショット。



↓ ピカピカに磨き込まれたランカスターB Mk.1(PA474)。バトル・オブ・ブリテン・メモリアル・フライト所有の機体で，フライアブルの状態に保たれている2機のうちの1機，ちなみにもう1機はカナダで保管されている。



↓ No.271sqnの塗装を施したバトル・オブ・ブリテン・メモリアル・フライト所有のC-47ダコタ。6月5日の式典では空挺降下を実施。



↓ 敵役ナチス・ドイツのMe108も参加。Me108は当時，飛行訓練，連絡飛行等に使用された。



RAF MILDENHALL AIR FETE 94

28-29 May 1994

Photos : Denis J. Calvert/I-AP

5月28～29日にかけてRAFミルデンホールで行なわれたAir Fete94は冒頭でも触れたように，ノルマンディー上陸50周年と同基地の60周年を記念したものとなり，今年ヨーロッパで開催される軍関係の催物の中でも，最も規模の大きいショーのひとつとなった。もともとの計画ではアメリカからウォーバードが大挙大西洋を越えてこのヨーロッパの歴史的なイベントにやって来る予定であったが，諸般の都合によりキャンセル，実際はオーティス・スパンクメイヤー社所有のC-41（この機体でP.12～13で紹介したロートン上空での空撮を実施）が飛来しただけであった。しかし表面を金属の地肌でピカピカに輝かせたC-41の参加は観衆の注目を集め，また各地でも大歓迎を受けた。





←↑　銀色の機体を輝かせてデモフライトを行なうC-41。本機C-41（38-052/NC41HQ）はDC-2を軍用に転用／発展させたC-39の1機にエンジン改修等の改造を施し，VIP輸送機としたもので，米陸軍航空隊司令官ハップ・アーノルド座乗を示す徽章が描かれている。

→　ロートンでも小粋なデモを繰り広げることになるスピットファイアLF Mk.IX（MK732）Baby Bea V。塗装はNo.485sqnのマーキングが施されている。



↓　復元された第446爆撃航空群で使用していたジープで，名はBungay Buckeroos。446BGは1943年11月からサフォークのバンゲイを基地とし，8AF重爆撃機部隊の先鋒としてB-24を用いノルマンディーの海岸を爆撃した。なおこのジープは5月28日，RAFマーハムにて撮影。



↓　ここでもインベイジョン・ストライプを描いたスピットファイアやムスタングが華麗なデモフライトを実施している。





D-DAY 50th ANNIVERSARY FLYPAST

5 June 1994　Photos : Denis J. Calvert/I-AP



冒頭でも紹介した6月5日の式典におけるポーツマス上空のフライパスは，一連のDデー記念航空行事の中でも一番のクライマックスといえるものであった。このフライパスは11ヵ国から参加した50機のジェット機，それとほぼ同数の大戦機，それにトリを務めたヘリコプターによって構成されており，イギリス南岸周辺の各基地から飛び立った。内訳はヘリコプターや大戦機がRNASリー・オン・ソレントやイーストレイ，そして空挺隊員を乗せたC-130ハーキュリーズがライナム，大空に"50"の文字を描く20機のホークがRAFチピノーであったが，現用ジェット機の主展開基地となったのはRNASヨービルトンであった。

式典前日の6月4日朝，ヨービルトン基地では各国参加機列線の撮影のために基地公開をアレンジしてくれたが，どしゃ降りまじりのあいにくの悪天候でまともな撮影ができる状態ではなかった。ところが翌5日は青空と太陽がのぞくまずまずの飛行日和で，昼前に次々と編隊が離陸しポーツマスとウェイマス，トーベイ，プリマスなどの南海岸一帯を飛行したのち，午後1時20分ごろ帰投してきた。その際，英空軍のトーネードGR.1A，チェコ空軍のMiG-23 2機，MiG-29が非常に珍しい異機種4機編隊を組んで基地上空に飛来，観衆を喜ばせている。



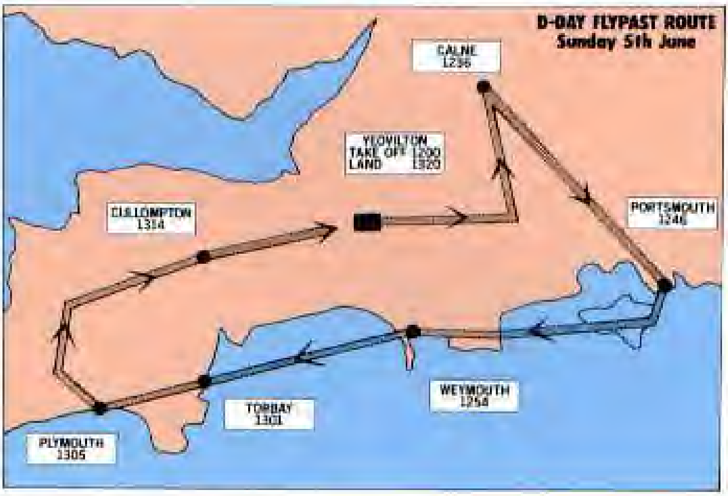




【このページ4枚】 一番上はチェコ空軍のMiG-23ML（4644/24644）。機首の多数のステッカーとともにビール会社の広告を機体に描いている。その下は英海軍航空隊のハリアーT.4（ZB603）。No.899NAS 50周年記念塗装が施されている。その下はカナダ国防軍のCF-188A（188781/JE-J）。No.441sqnの所属機で今回ヨービルトンに展開した現用機の中で唯一，インベイジョン・ストライプといったDデー記念特別塗装を施していた。一番下はチェコ空軍のMiG-29（4012/320401）。垂直尾翼にはタイガーミートのための虎縞が描かれている。

Dデー・フライパス・プログラム 5 June 1994

1000 グライダー（13機の曳航機と現用グライダー含む）
1015 C-47ダコタ（途中ノルマンディーで空挺降下実施）
1242 第1セクション RNHFソードフィッシュ2機
1242-45 第2セクション RNHFファイアフライ，BBMFハリケーン，グラマン・アベンジャー，ブリストル・ブレニム，BBMFランカスター，ボーイングB-17，ノースアメリカンB-25，C-41ダコタ
1243-50 第3セクション スピットファイア4機，シーフューリー，コルセア，ムスタング
1245 20機のホークによる'50'の文字編隊
1246 イギリス空/海軍トーネード4機+シーハリアー4機，オーストラリア空軍F-111 1機，ベルギー空軍F-16 4機，カナダ国防軍CF-18 8機，チェコ空軍MIG-29 1機+MiG-23 2機，フランス空軍ミラージュ2000 4機，フランス海軍シュペルエタンダール 4機，ギリシャ空軍F-4 4機，オランダ空軍F-16 4機，ノルウェー空軍F-16 4機，スロバキア空軍MIG-29 4機，アメリカ空/海軍F-15 4機+F-14 4機，
1300 イギリス空軍C-130 12機+カナダ空軍C-130 3機（途中ノルマンディーで1,000人の空挺降下を実施）
1510 参加各国海軍のヘリコプター
1520 英国航空のコンコルド



RNASヨービルトン展開機リスト 4 June 1944

オーストラリア空軍		
A97-172/72	C-130E	No.37sqn
A8-146/148	F-111C	No.1/6sqn Marking
ベルギー空軍		
	F-16A	349/350sqn FAB
	F-16A	349/350sqn FAB
	F-16A	349/350sqn FAB
	F-16A	349/350sqn FAB
	F-16A	349/350sqn FAB
CF01	MERLIN3	
カナダ国防軍		
188791/JEI	CF-18A（Special Marking）	441sqn
188736	CF-18A	421sqn
188739	CF-18A	411sqn
188746	CF-18A	425sqn
188729	CF-18A	419/441sqn
188758	CF-18A	409/441sqn
188780	CF-18A	410/416sqn
188922	CF-18B	
188936	CF-18B	
144605/605	CC-144	434sqn
144610/610	CC-144	434sqn
チェコ空軍		
4012/320401	MIG-29	
4644/24644	MiG-23ML	
2406/22406	MiG-23ML	
フランス空軍		
95/12-KK	ミラージュ2000C	EC12
91/12-YO	ミラージュ2000C	EC12
137/12-YD	ミラージュ2000C	EC12
94/12-KA	ミラージュ2000C	EC12
フランス海軍		
44	シュペルエタンダール	17FLOTTILLE
66	シュペルエタンダール	17FLOTTILLE
	シュペルエタンダール	17FLOTTILLE
	シュペルエタンダール	17FLOTTILLE
	シュペルエタンダール	17FLOTTILLE
	シュペルエタンダール	17FLOTTILLE
	ノール262	
ギリシャ空軍		
68-440	F-4Eファントム	338MIRA/117PEEREX
68-445	F-4Eファントム	338MIRA/117PEEREX
68-515	F-4Eファントム	338MIRA/117PEEREX
68-444	F-4Eファントム	338MIRA/117PEEREX

オランダ空軍		
J142	F-16A	314sqn
J510	F-16A	314sqn
J138	F-16A	314sqn
J001	F-16A	314sqn
J365	F-16A	314sqn
ノルウェー空軍		
678	F-16A	331SKV
561	F-16A	331SKV
590	F-16A	331SKV
302	F-16B	331SKV
272	F-16A	332SKV
スロバキア空軍		
4401/30531	MIG-29UB	
7501/26375	MIG-29	
3911/32039	MIG-29	
9308/26393	MIG-29	
2506/6	An-26	
イギリス空軍		
ZG711/E	トーネードGR.1A	No.13sqn
ZG727/L	トーネードGR.1A	No.13sqn
ZG713/G	トーネードGR.1A	No.13sqn
ZG726/M	トーネードGR.1A	No.13sqn
ZG725/J	トーネードGR.1A	No.13sqn
ZG750/Y	トーネードGR.1T	No.13sqn
XX176/CO	ホークT.1A	No.100sqn
XX331/CK	ホークT.1A	No.100sqn
ZG799/AQ	トーネードF.3	No.56sqn
アメリカ海軍		
161422/101/AG	F-14Bトムキャット	VF-143
161420/106/AG	F-14Bトムキャット	VF-143
161600/103/AG	F-14Bトムキャット	VF-143
162917/210/AG	F-14Bトムキャット	VF-142
162922/203/AG	F-14Bトムキャット	VF-142
162926/200/AG	F-14Bトムキャット	VF-142
アメリカ空軍		
86-0165/LN	F-15C	48FW
86-0166/LN	F-15C	48FW
86-0159/LN	F-15C	48FW
85-0176/LN	F-15C	48FW
ヨービルトン基地所属機		
	シーハリアーFRS.2	No.899NAS
	ハリアーT.4	No.899NAS
XX380/A	ガゼルAH.1	No.3CBAS
WT744/868/VL	ハンターGA.11	FRL/BCA
XX234/DU	ホークT.1	FRL/BCA
XZ129/ETS	ハリアーGR.3	VLN/ETS



↑ ポーツマス軍港上空をパスするイギリス空軍／カナダ国防軍合同のC-130 15機の編隊。



↑ J79特有の排気煙を曳きながら4機編隊でヨービルトン上空をパスするギリシャ空軍338MiraのF-4E。

↓【2枚】 左はユニークな異機種編隊を組んでヨービルトンに戻ってきたトーネード，MIG-29，MIG-23，右はポーツマス上空のBBMFのランカスターとハリケーン，それにダクスフォードのブレニム，RNHFのファイアフライ。









↑ Dデー記念式典に合わせてイギリス近海を遊弋する米海軍空母ジョージ・ワシントンから飛来したVF-143/-142のF-14B。

↑ スロバキア空軍のMIG-29 4機編隊。先頭は複座のUB型4401号機で後尾機がスペシャル・マーキングを施した7501号機。

→ スロバキア空軍が4機派遣したMIG-29の中でも，この7501/26375は赤，白，青の特別塗装が施されていた。なおスロバキア空軍機はこの式典でフライパスする計8個の編隊のうち，第6編隊としてチェコ空軍機とともに飛行した。ちなみに第1～3までの編隊はRoyal Navy Historic Flight (RNHF) のソードフィッシュ，フェアリー・ファイアフライ，B-17，B-25，ハリケーン，ランカスター，スピットファイアなど米英の大戦機で，第4編隊がホークの20機編隊，第5編隊がイギリス，オーストラリア，オランダ，ノルウェー，カナダ，フランス，アメリカの西側各国機で構成されていた。



→ すでにイギリスから姿を消して久しいF-4であるが，このギリシャ空軍機の来訪によって，観衆は大きな興奮に包まれたのではないだろうか。エジプシャン・ワン塗装に身を包んだこれらの機体は最近アメリカ空軍のストックから有償援助されたもので，独特のエンジン音を轟かせながら飛来した。このショットはフライパスを終え，フラップとスラットを展張しながらヨービルトンに着陸する338MiraのF-4E (68-515)。



↓ 英空軍はRAFマーハムのNo.13sqnからトーネードGR.1Aを4機派遣，第5編隊のリードを務めさせた。

↓ ノルウェー空軍331SKVのF-16A (681)。6月5日離陸のためヨービルトンのランウェイにターン・インしたところ。






188781

D-DAY

Canadian CF-188A painted with invasion stripes to commemorate the 50th anniversary of D-DAY.



Photography by Mike Reyno



D-DAY（ノルマンディー上陸作戦）に参加した連合国軍機の象徴として，あまりにも有名なインベイジョン・ストライプが，現用カナダ国防軍の航空機に蘇った。前ページとこのページ上下写真は，コールドレーク基地（CFB Cold Lake）No.441sqnのCF-188A（JE-J/188781）で，今年6月に行なわれた50周年の記念イベントに参加するため，特別にインベイジョン・ストライプを施した機体。No.441sqnはノルマンディー上陸作戦時，スピットファイアIXを装備して上空掩護などに従事した飛行隊で，当時はNo.44（F）sqnの名称だった。今回のイベントにも10機のCF-188をヨーロッパへ派遣した。なお，No.441sqnは以前にもインベイジョン・ストライプの機体（CF-188A/188703）を登場させている（本誌93年12月号で紹介）。

写真上はカナダ国防軍で40年間にわたり使用されているCT-133（T-33A）と編隊飛行中の188781。主翼の国籍標識がスピットファイア時代のものに変更されているのが，下の写真から分かる。







このページ上・右は，カナダ国防軍のデモンストレーションチーム，No.431sqn“スノーバーズ”のCT-114チューター。今シーズン，ノルマンディー上陸作戦50周年を記念して，1番機リーダーのディーン・レインキー少佐（Major Dean Rainkie）の機体にインベイジョン・ストライプを描いてショーを行なっている。また，垂直尾翼には，Royal Canadian Air Forceとして創設以来70周年目を記念するロゴタイプが記入されている。撮影はいずれも，6月4，5日に行なわれた第20回ロンドン（カナダ・オンタリオ）国際航空ショーにおける同チームとその1番機。



【右】英海軍RNASカルドローズ（Culdrose）に所在するNo.849sqnのシーキングAEW Mk.2A。尾部にインベイジョン・ストライプを描いている。No.849sqnは1944年当時，対Uボート任務を含む洋上哨戒を担当していた。この時，バトル・オナーズを受賞した伝統ある部隊。現在はヘリコプター空中早期警戒〈サーチウォーター捜索レーダー付きシーキング運用〉部隊として，インビンシブル，イラストリアス両空母などに分遣隊を派遣している。

Photos : David F. Brown
Jeff Rankin-Lowe, SIRIUS
Denis J. Calvert/I-AP



CONFEDERATE AIR FORCE

P-51D MUSTANG

Photography by Yukihisa Jinno/KF



アメリカ陸軍航空隊（USAAF）が運用したノースアメリカンP-51ムスタング。中でもマーリンエンジンを搭載し，バブルキャノピーを装備したP-51Dは，世界最高のレシプロ戦闘機との呼び声が高い。原型機の初飛行は日本海軍が三菱零式艦上戦闘機を制式採用した1940年，時代はわずかに違うだけなのに，液冷エンジンを搭載したスマートなフォルムから性能まで，まるで違う世代の飛行機のような印象をうける。これには戦争が航空技術を急速に高めたという一面が確かにあるが，さらにアメリカの国力というものを感じざるを得ない。

1940年にムスタングの原型機，ノースアメリカンNA-73X（社内名称）が初飛行するまでには，短いながら複雑な経緯があった。当時T-6ほか練習機の生産などが主産業だったノースアメリカンに，ドイツと交戦状態にあったイギリスから戦闘機（P-40）のライセンス生産の要請があったのがことの発端で，これに対し「120日以内でP-40よりも高性能の戦闘機を提供してみせる」と返事をした時の同社社長，ジェームズ"ダッチ"キンデルバーガーの言葉で作業が始まった。完成したNA-73Xは公約どおり高性能を示し，最初にイギリス空軍（RAF）がムスタングⅠとして採用，1942年には日米開戦にともなってUSAAFにもP-51として採用されている。

当初アリソンV-1710を搭載していたムスタングは，のちにパッカード・マーリンV-1650装備となり，完成された傑作機となる。このうち生産機数の多かったP-51Dは今もフライアブルな機体が多いが，今回撮影したコンフェデレート・エアフォース（CAF）のP-51D-25-NA"GUNFIGHTER"（N5428V，USAAF s/n44-73264）もそのうちの1機で，今もアメリカ南部にマーリン・サウンドを響かせている。

【上段】　P-51D "GUNFIGHTER" がテキサス中西部の砂漠上空でループからの引き起こしを行なう。パイロットはリジス・アーシュラー氏で，彼の装備は現用機のパイロット同様にHGU-55/Pヘルメットと CWU-27/Pフライトスーツ。同機を含め，現在フライアブルなP-51Dには後部座席が設けられている機体が多い。なお本来なら，パイロットの後方には防弾板が付く（同機にも装着可）。



→　8月号で登場したCAFの零戦21型 "FUGU"（NX58245）を従えてテキサス上空を飛ぶP-51D"GUNFIGHTER"。同機はネブラスカ州ベレビューにホームベースを置く。



←　第二次世界大戦前半の傑作機，零戦21型と後半の傑作機，P-51Dの夢のフォーメーション。"GUNFIGHTER"に施された塗装は1944年，ヨーロッパ戦線でP-51Dを運用した8AF，55FG/343FS所属のエース，エドワード・ギラー少佐の乗機"Millie G"を模したもの。同機の本当のコードレターは「CY-G」だが，アーシュラー氏の頭文字をとって"GUNFIGHTER"では「CY-U」としている。黄色いラダーと跳ね馬は343FSのシンボルで，全機に記入されていたが（赤い馬はギラー機のみのようだ），後部胴体にまでおよぶオリーブドラブのアンチグレアはギラー機独特のもの。





→ "GUNFIGHTER"がカメラシップのT-6(N3166G)に接近する。機首のパーソナルマーキングのほか，コクピット左側面にはドイツ機の撃墜スコアを示す鉄十字が5個描かれている。前述のとおり同機は複座になっているが，キャノピーの後部がふくらんでいるのはこれとは無関係で，製造工場（イングルウッド工場，ダラス工場）によって2種類のキャノピーが存在する。同機はダラス工場製タイプなので，テキサス州ミッドランドで行なわれた今回の撮影は里帰りともとれる。



← 1944年5月からヨーロッパ戦線に配備の始まったP-51Dは，C型までとは外見上も大きく変わり，スライド式のバブルキャノピーを装備したほか，主翼構造を強化，固定武装12.7mm機銃6挺に加え，翼下に1,000lb爆弾×2を搭載できるようになった。配備時期からもヨーロッパの部隊が使用したP-51Dにはインベイジョン・ストライプがトレードマークのようになっているが，"GUNFIGHTER"には見られない。これは，55FGがノルマンディー上陸作戦直後の1944年7月にP-51Dに機種改変したためで，それまではP-38を運用していた。

→ P.26からの連続ショット。先にブレイクした零戦21型と比べても，P-51Dはいかにも重厚で，近くで見ると外板の厚さや各所に使われた油圧システムなど，零戦との違いがめだつ。自重もかなり増加しているが，ロールスロイスの傑作液冷エンジンのライセンス版，パッカード・マーリンV-1650-7（1,450hp）と機体デザインはそれを充分にカバーしており，航続力なども同じRRマーリンを搭載したスピットファイアをはるかに上まわっている。このV-1650，P-51Aまでが搭載していたアリソンV-1710に比べると，高空での性能向上が著しい。



Details of P-51D



←↓ "GUNFIGHTER"のコクピット。メインパネルやシートは手直しをしてあるが，操縦席内の大部分がオリジナル。この操縦席は胴体を貫通する主翼上面を床板に使用してある。下写真は同機に搭載されているオリジナルのK-14Aジャイロ式光像射撃照準器。



↑ 胴体下面に設置されたラジエーター。このラジエーターインテイクがムスタングの外形的特徴となっているが，コクピット直下にあたるため，サバイバビリティの面からすると問題があったのかもしれない。なおインテイク下面の衝突防止灯は戦後追加されたもの。





↑ カメラを中心に旋回するP-51D "GUNFIGHTER"。インベイジョン・ストライプの替わりに主翼、水平尾翼に巻かれた黒と白の帯に注目。

→ 収納式の尾輪。空気抵抗を考慮してカバーも付いている。また、タイヤの形状が中央よりも両端がふくらんでいるタイプになっているが、これはP-47などにも見られる。





↓ 主脚収納部。中央に見える着陸灯は主脚の動きに連動して収納される。また内側の脚カバーは、駐機状態の時には閉じている場合が多い。



【右2枚】 主翼のアップ2枚。右上は12.7mm機銃の銃口だが、ご覧のとおり、ダミーの銃身が入っている。また機銃収納部、弾薬室は現在では即席のラゲッジスペースと化している。右は左主翼付け根のガンカメラ取り付け穴。現在はカメラはなく、コクピットに空気を送るパイプになっている。





↑↓　ミッドランドの東約40mile，ビッグスプリング飛行場上空を優雅に飛ぶP-51D “GUNFIGHTER”。機首とスピナーの緑／黄の塗り分けは55FGの識別マーク。





↑　“GUNFIGHTER”のメインパイロット，リジス・アーシュラー氏。以前米空軍のパイロットだったアーシュラー氏はRB-47，RC-135などの大型偵察機に乗務していたほか，T-37，T-38などの教官を務めた経験もあり，1960年代には偵察機の要員として横田基地にも駐在していた。米空軍を退役後は，ネブラスカ州に在住，同機の専属パイロットとなっている。

→ ビッグスプリングのR/W06エンドで離陸のためホールディングするP-51Dの前に，キングエアが滑り込む。





← 撮影地，ビッグスプリングで青い空をバックに8ポイントロールを披露するP-51D"GUNFIGHTER"。ループ，ロールのほか，4ポイント，8ポイントロールなどハイG機動からデリケートなマニューバーまであらゆる機動をこなせる同機を見ると，50年も前に製造された機体とは考えにくい。

→ CAFの司令部があるテキサス州ミッドランド国際空港で，フォトミッションの準備を進めるP-51D "GUNFIGHTER"と零戦21型"FUGU"。例年10月ごろにはミッドランドIAPでCAFのエアショーが行なわれ，ウォーバーズたちのフライトが見られるが，今年のショーには10機以上のP-51が参加する予定とのこと。

↓ ビッグスプリングのエプロンをタキシーアウトする"GUNFIGHTER"。

※今月掲載したP-51D "GUNFIGHTER"も，零戦21型同様，9月21日に「ノスタルジック・ファイターP-51ムスタング」と題したビデオ，LD（品番ビデオSRVW1680，LD SRLW1680，なお零戦はビデオSRVW1679，LD SRLW1679，各5,500円）がソニー・ミュージックエンタテインメントより発売になります。ご予約はお近くのレコード店，ビデオ店までどうぞ。





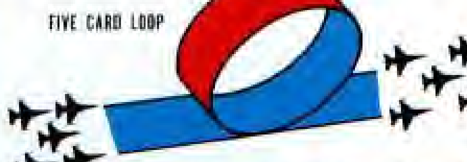
サンダーバーズ，三沢航空祭出



米空軍のアクロバットチーム，サンダーバーズの日本での一般公開が決まった。8月10日，青森県三沢基地におけるショーが，平日にもかかわらず一般の入場が可能となったのだ。これは当初9月に予定されていた三沢基地航空祭を，サンダーバーズの来日に合わせて1ヵ月早めるように，日・米双方が調整をとった結果。同時に航空自衛隊のブルーインパルスとの競演も実現した。航空ファンには見逃せないイベントとなりそうだ。今の時点で分かっているこの航空祭の内容をお知らせしよう。日時は8月10日(水)，午前9：00〜15：00。9時30分にテープカット，9時45分に自衛隊機の編隊飛行，10時からブルーインパルスのアクロバット，11時45分から日・米の音楽隊演奏，13時15分からサンダーバーズのアクロバットとなっている。そのほか，F-1(第3航空団)の展示飛行や自衛隊・米軍機約50機の地上展示，また各種アトラクションが予定されているとのこと。なお，これらは天候や諸事情で変更の可能性があるのでご注意いただきたい。

写真は，1993年のショーと今年2月のチェンジ・オブ・コマンド時のもの。今年も演技の内容は変更されていない。

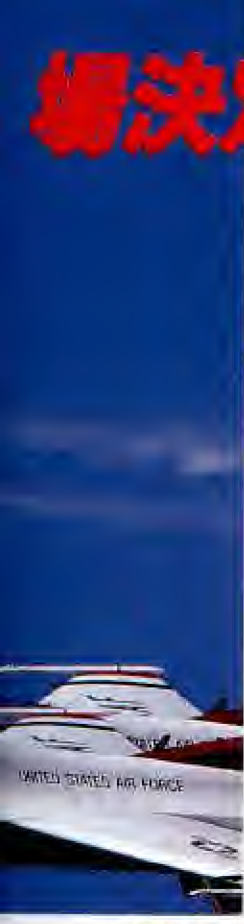




特異な5機編隊のままでループ。



Photography by Takashi Hashimoto



場決定!!

DIAMOND CLOVERLOOP OPENER



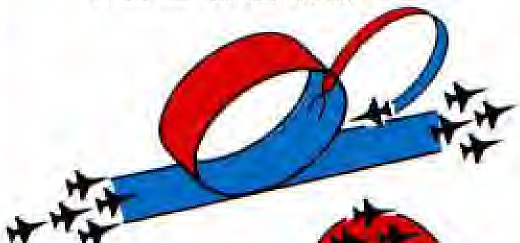


TRAIL TO DIAMOND LOOP

ループした4機と反転したソロが交差。



STINGER LOOP PLUS SOLO BREAKAWAY





TRAIL TO DIAMOND ROLL

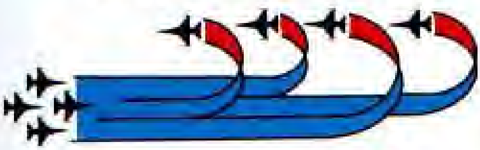


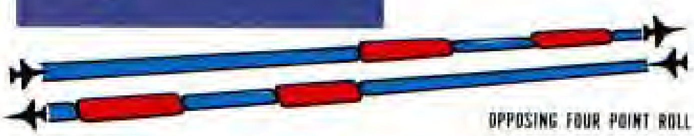
HIGH SHOW BOMB BURST

ソロのスピーディな4ポイント・ロール。

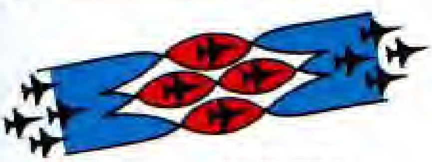


DIAMOND PITCHUP FOR LANDING



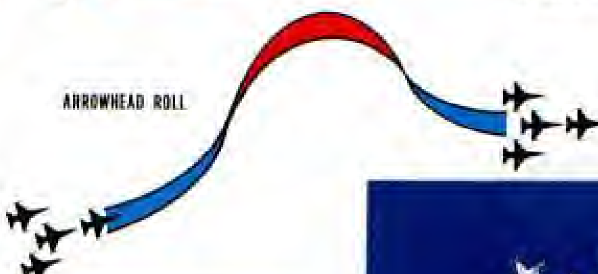


OPPOSING FOUR POINT ROLL



BON TON ROULLE

ARROWHEAD ROLL





ソロ2機の交差演技。

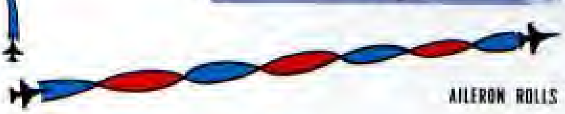




アローヘッド隊形でのロール。



CROSS OVER
BREAK



AILERON ROLLS



T-2 BLUE IMPULSE

“パーフェクト・ブルー”に向けて

航空自衛隊40周年，T-2ブルー飛行展示通算10周年と1994年は節目の年となるブルーインパルス。T-2での展示も残り1.5シーズンとなった今，彼らは悲願だったデュアルソロ復活に向けて猛練習を行なっている。
機材の問題，人員の問題で一時は無理とまでいわれていたT-2ブルー6機での展示だったが，難関を乗り越えて一歩一歩進んでいるようだ。8月10日の三沢基地航空祭では，初の海外アクロチーム（米空軍サンダーバーズ）との競演を控えており，きびしいスケジュールながらここまでにデュアルソロを復活させたいであろうブルーインパルスの94年後半シーズンも間もなく始まる。今月は通常塗装の前期型T-2を2機含んで，青い空に変則的なホワイトスモークの航跡を描くT-2ブルーの最新の姿を，後半シーズンに先駆けてお届けしよう。また遂に初飛行までこぎつけたT-4ブルー仕様機1号機の姿も，あわせて岐阜から紹介してみたい。

Photos：Eisuke Kurosawa





←↑　6月15日，快晴の松島基地上空で行なわれた6機での訓練の模様。2番機と4番機のポジションにノーマルT-2を置いての今回の訓練では，6番機のポジションに森谷1尉が操縦していると思われる2番機（69-5128）が入っている。上は8月号のL&Iコーナーでも速報で掲載したカリプソブレイク。

→　航空祭では必ずウケるビッグハートもデュアルソロならではの演目。この日は海の上に白いアウトラインの大きなハートを描いた。7月24日に行なわれる防府基地での展示（築城基地からのリモート）は5機で行なわれるものと見られるが，8月7日の千歳か8月10日の三沢からは，6機での展示が見られるかもしれない。なお，後半シーズンのメンバーは以下のようになる予定。1番機：井出方明2佐，2番機：西村　亨2尉，3番機：岡瀬信博1尉，4番機：殿本英聖2尉，5番機：里信修一1尉，6番機：森谷　清1尉。なお8月21日，ホームベースの松島基地での航空祭では，2回の飛行展示（カラースモーク）を予定しているとのこと（L&Iコーナー参照）。



T-4 *Blue Impulse* 最新NEWS

6.22 1号機初飛行

6，7月号で地上での模様をお伝えしたT-4ブルーインパルス仕様1号機（46-5720）が6月22日，川崎重工の社内試験として約1時間20分の初飛行を行なった。T-4のブルー仕様機は今後も順次生産される予定だが，46-5721号機は通常仕様機とのこと。なお同機は空自納入後，8月上旬から中旬に松島基地に運ばれる模様で，松島基地としては8月21日の航空祭に同機を参加させたい意向であるという。

↓　6月22日，初飛行を終え岐阜基地のR/W28に着陸するT-4ブルーインパルス仕様機。



Photo / Haruhiro Shiozawa



SENKYO '94

'94戦技競技会・要撃戦闘部門

6月14, 15, 16日
石川県小松基地

Photos : Takashi Hashimoto, Sadakazu Sakurarai, Reitaro Sugai

8月号既報のとおり，今年の航空総隊戦技競技会はまず5月下旬に対戦闘機戦闘（ACM）を千歳，戦闘航法／空対地射爆撃（TAC NAV./AGG）を三沢で開催，次いで6月14日〜16日まで，要撃戦闘（GCI）を小松基地で行なった。ここでは小松基地に集合した競技参加の各F-4EJ改，F-15飛行隊機と，フェーカー（仮設敵）など支援部隊機のマーキングを中心にご紹介したい。なお，今回の優勝チームは次のとおり。ACM（千歳）はF-1が第3飛行隊，F-4EJ改が第302飛行隊，F-15が第305飛行隊。TAC NAV./AGG（三沢）は第8飛行隊。小松でのGCIはF-4EJ改が第306飛行隊，F-15は第201と203両飛行隊同点優勝だった。





上は戦競不参加ながら，予備機のRF-4E（57-6914）麒麟号のマーク。



このページ3点は，千歳のACM部門で優勝した第83航空隊第302飛行隊機。上と下写真の87-8415は☆印2個を持つ飛行隊長森下 一2佐機。中写真は参加機ではなく，表彰式に出た47-8326，インテイクベーンに「V」の文字。

KOMATSU AB



↑→ 第８航空団第304飛行隊のF-15J。上は16日帰途につく第１編隊。リーダーは飛行隊長黒田博行２佐の42-8944で、千歳時にはなかった垂直尾翼戦競マークのシャドーに注目。このシャドーと、機首のカラス天狗上部の☆印は隊長機のみ。インテイク後方のTACネームは、42-8944が「DARK」、22-8932が「KDH」、32-8942が「BDO」、12-8926が「EARTH」で、４機とも同書体。



↓ 第７航空団第305飛行隊は、小松での成績は不明ながら、千歳でのACMで見事優勝。写真は飛行隊長山本"バッカス"忠夫２佐機の12-8927で、「梅組九代目組長」「鷲華團」の文字入り。ほかは２番機32-8941が「梅組露払」、３番機22-8939が「梅組若頭」、４番機02-8916が「梅組太刀持」と続く。





↑ 千歳と小松で各飛行隊の相手をしたのは飛行教導隊のF-15DJ。













↑← 7個飛行隊が参加したF-15の要撃戦闘部門は，第2航空団の両飛行隊同点優勝となった。上は17日帰途につく第201飛行隊の第1編隊。リーダーは飛行隊長桃木正幸2佐機で，スペシャル・マークは機首の旧（F-104時代）部隊マーク。左側インテイク後方には，桃太郎の登場人物のイラストとヒラガナのTACネームが入っている（左4枚）。これは飛行隊長名にちなんだものだろう。機体とネームは次のとおり。1番機22-8934「ぴんきぃ」，2番機42-8946「こくう」，3番機92-8913「みっきぃ」，4番機02-8915「げん」。

←↓ 3個飛行隊となったF-4EJ改飛行隊は対戦闘機戦闘部門が前述の第302飛行隊，そして要撃戦闘部門は第6航空団第306飛行隊の優勝となった。左は飛行隊長篠原稔良2佐の57-8356。この飛行隊の参加機は通常塗装の上から濃いグレイをスプレーしたもので，各機若干の違いがある。左下は3番機67-8391，下は2番機77-8394。









第501飛行隊RF-4EJ 57-6907「白虎」号。





第501飛行隊RF-4E 57-6908「青龍」号。





第501飛行隊RF-4EJ 57-6906「玄武」号。





第501飛行隊RF-4EJ 57-6909「朱雀」号。



Photo : J. G. Handelman

KF Special File

↑　米海兵隊の電子戦部隊VMAQ-2のEA-6B（CY04/162939）。VMAQ-2は伝統的にプレイボーイズのニックネームと「プレイボーイ」誌のバニーのマークを飛行隊マークとして描いていたが，昨今のセクシャル・ハラスメント問題に対処するため，マークの使用を控えていた。写真の機体はマークが「？」になっている。最近，ニックネームをカロライナ・パンサーズに変更したとのニュースがある。

↓　米海軍予備役のCT-39G（160053）。米海軍予備役75周年の記念塗装（胴体前部の青帯）を施している。



Photo : Robert E. Kling



Photo : Hideaki Tsuji

↑　6月上旬，オーストラリアのシドニー・キングスフォートスミス空港で撮影されたオーストラリア・アジア航空のB.747SP-38(VH-EAB/22672)。B767に替えて使用しているもので，ほかにB.747-SP(VH-EAA)がある。

→↓　米の貨物専用会社，フェデラル・エクスプレスの話題をふたつ。右はこのほど同社に就役したエアバスA300-600F(N651FE)。A300-600Fは，エアバス・シリーズで初の本格的貨物機。窓は全廃され，大型のカーゴドアがある。下はフェデラル・エクスプレスの新塗装を施したMD-11(N601FE)。白が多い今回の仕上がりとなっており，ロゴタイプも変更されている。



Photos : Shingo Takahashi



オペレーション・オーバーロード

D-DAY航空戦

—作戦発動までの経緯とその概要—



今を去る50年前の1944年6月6日。アメリカ，イギリス，カナダ連合軍5個師団は北フランスのノルマンディー海岸に上陸作戦を決行した。世に言う「史上最大の作戦」の開始である。上陸部隊は一部で苦戦を強いられたものの，夕刻までに海岸に橋頭堡を確保。連合軍のヨーロッパ進攻作戦はその緒についた。

連合軍の勝利が圧倒的な空軍力によってもたらされたことはさまざまなかたちで指摘されているが，その事実を端的に物語っているのが，最高司令官ドワイト D.アイゼンハワー大将による「もし上空に航空機を見かけたら，それは友軍機である」という声明だった。

ヨーロッパ進攻作戦計画の立案

1940年の西部戦線で敗北し，ヨーロッパ大陸から追い出されたイギリスにとって，反攻作戦の実施は悲願だった。また，戦略的見地から見てもドイツを相手に苦戦しているソ連の圧力を軽減し，戦争からの脱落を防ぐためにも反攻作戦の実施は急務でもあった。

連合軍による北フランス進攻作戦"オーバーロード(大君主)"の立案は1943年に設置された連合軍最高司令部参謀本部(COSSAC)によって立案されたが，その立案初期から制空権の確保が重要な要素のひとつとされている。最高司令部参謀本部は増強されつつあるドイツ空軍の戦闘機兵力がもたらす脅威を指摘し，「ドイツ空軍戦闘機部隊を全面的に弱体化させることが，上陸作戦の成否を左右することになろう」とする提言を行なった。つまり，連合軍最高司令部参謀本部は"オーバーロード"作戦の成功は「空の戦い」にかかっていると判断されたのだ。

"オーバーロード"作戦はアメリカ大統領フランクリン・ルーズベルトとイギリス首相ウインストン・チャーチルによって承認され，その決行予定日

「ドイツを四六時中追い回す」ことができる、と主張した。最終的にチャーチルはイーカーの主張を認め、アメリカ軍の夜間爆撃転用案を退ける。こうしてアメリカ軍戦略爆撃隊にとって最大の危機は去った。

この会談で戦略爆撃に対する方針が決定され、「ドイツの軍事、経済、産業システムを破壊してドイツ空軍の戦力を低下させると同時に、ドイツ国民の精神力を死滅させる」ことが空軍の基本任務とされた。爆撃目標は❶潜水艦工場、❷航空機工場、❸ボールベアリング工場、❹人造石油工場の順で優先権が与えられ、アメリカ軍が昼間、イギリス軍が夜間爆撃を担当することが決定される。これが43年5月14日に承認された連合爆撃機攻勢(CBO)、通称"ポイントブランク"作戦へと発展していく。

効果を上げ始めた戦略爆撃

イギリス空軍の爆撃機兵団にとって最大の問題は夜間爆撃の精度向上だった。というのも、夜間の爆撃は昼間爆撃に比べて極端に命中精度が低く、1942年当時には目標の半径1.6km以内に落下した爆弾は全体の5%にすぎなかったのである。

そこで命中率を向上させるため、"GEE(ジー)"と呼ばれる無線航法誘導装置が開発され、1943年1月30日から実戦投入されたH2S地形表示レーダーによって目標到達を容易にする努力が払われた。さらにはデ・ハビランド・モスキート戦闘爆撃機を先導機として投入し、特殊照明弾を投下して本隊に目標をマークする方法が導入され、命中率の向上が図られる。また、このころから爆撃兵団には1942年4月からアブロ・ランカスター爆撃機が配備され始め、その戦力も次第に向上していった。

爆撃機兵団はドイツの工業地帯であるルール地方に攻撃を集中したが、思うような成果は上がらず損害も大きかった。このため司令官ハリス大将は地域戦略爆撃に方針を転換し、その目標としてドイツ第2の都市である港湾都市のハンブルクを選定する。ハンブルク空襲作戦"ゴモラ(旧約聖書に出てくる神に破壊された背徳の都市の名前)"はアメリカ、イギリス両軍が昼夜兼行爆撃を単一目標に加える最初の作戦でもあった。

ゴモラ作戦の詳細は省略するが、1943年7月24日から8月2日にかけて実施された6回の空襲(うち4回がイギリス空軍)はハンブルクに壊滅的な打撃を与え、ナチス・ドイツ首脳部は衝撃を受ける。軍需相のアルベルト・シュペーアはヒトラーに「連合軍の戦略爆撃が今後も続けば、ドイツは敗北する」と警告した。ついに連合軍の戦略爆撃はその効果を発揮し始めたのである。だが、シュペーアが恐れた戦略爆撃は続行されない。なぜなら、連合軍にはそれだけの余裕がなかったからだ。とくにアメリカ軍の第8、第15航空軍はまだ弱体であり経験も乏しい状態にあった。

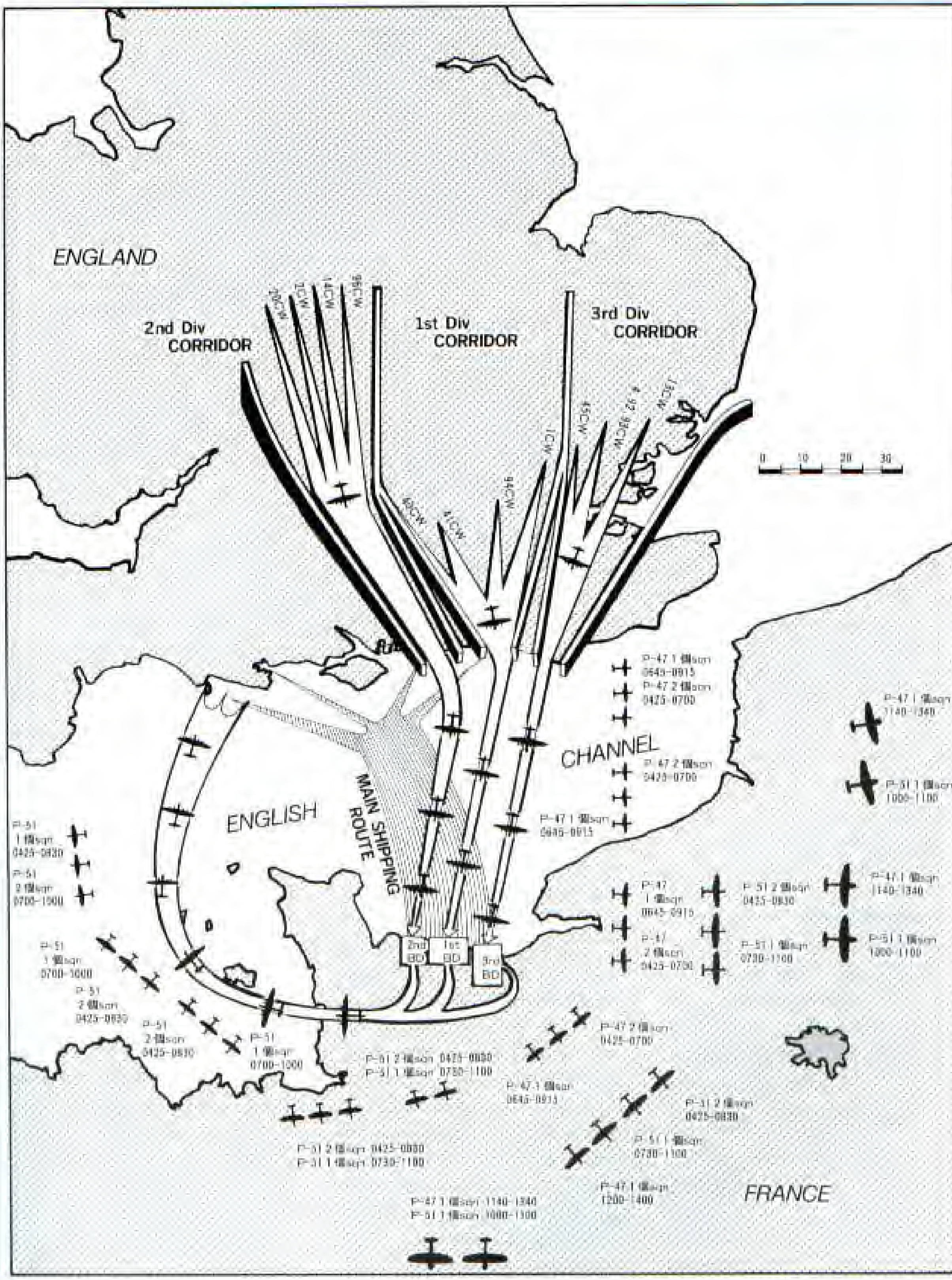
アメリカ軍はカサブランカ会談の決定にもとづいてドイツ本土への空襲を実施したが、1943年8月17日のレーゲンスブルク、シュバインフルト空襲では有効出撃315機中の60機が未帰還という大損害を被ってしまう。また、同年10月14日に再度実施されたシュバインフルト空襲でも有効出撃229機中60機が未帰還となっている。ドイツ上空における損害は護衛戦闘機の重要性をクローズアップさせることとなるのだが、戦闘機の充足が本格化するのはまだ先のこととなる。

ドイツ本土上空の制空権は依然としてドイツ空軍によって支配されており、"オーバーロード"作戦の前途は暗澹たるものがあった。連合軍戦略爆撃隊はドイツの航空機生産工場を爆撃し、

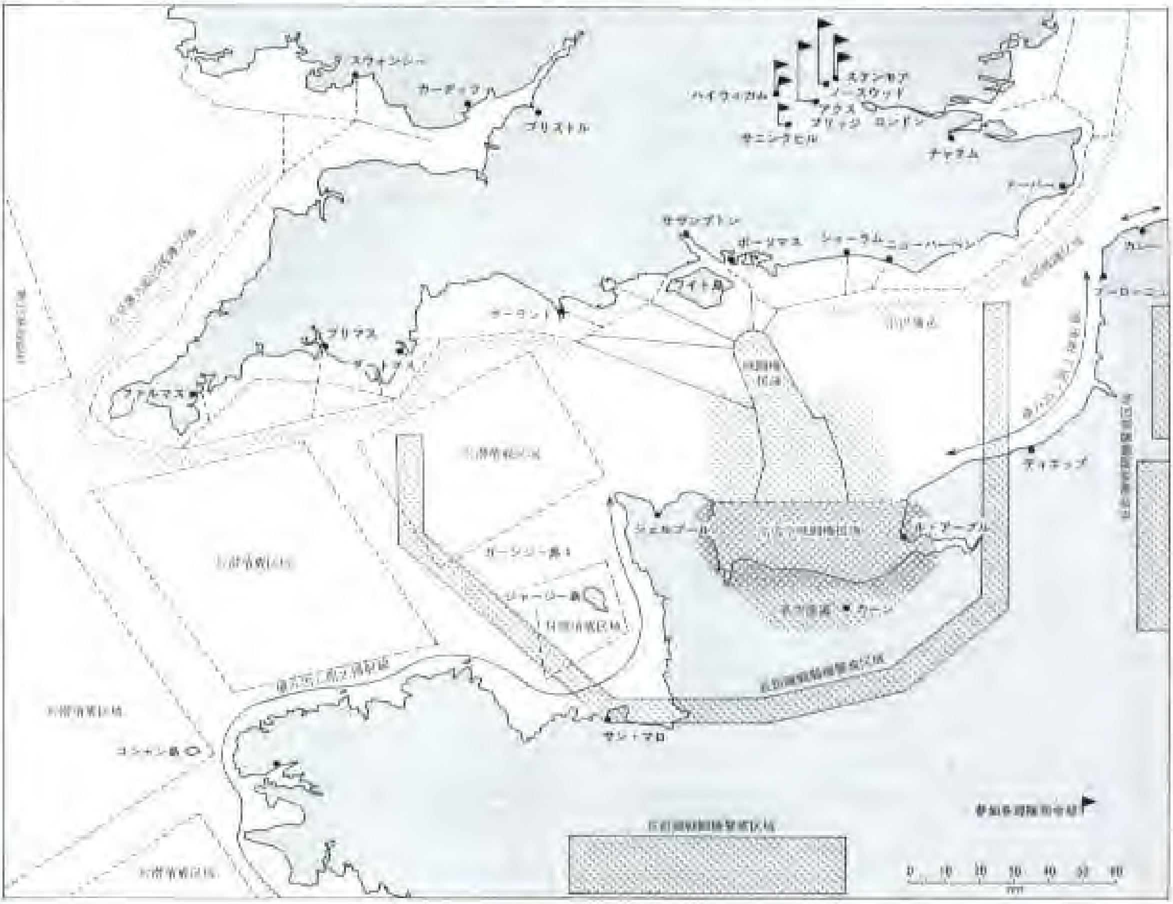

Photo: NATIONAL ARCHIVES

連合軍航空部隊は地上部隊のノルマンディー上陸を空から支援した。上はドイツ軍部隊の背後にまわって、鉄道、道路などの補給路を爆撃で断とうとする第9航空軍のB-26。

Dデー当日の第8航空軍戦闘行動概略図



ノルマンディー上陸に対する航空部隊の支援



放棄せざるを得ず，戦闘機と戦闘爆撃機による機銃掃射の攻撃を持続する以外の手段を取ることができなくなってしまったのである。

過剰保証だった航空作戦

連合軍による航空作戦は事実上ドイツ軍の行動を封じ，地上部隊の作戦成功に大きな貢献を果たした。だが，その実態は“オーバーロード”作戦全体の成功という事実の中に霞んでしまい，その問題点が覆い隠されている感は否めない。

すでに見てきたように，連合軍首脳部における戦略爆撃部隊の使用には深刻な対立があり，戦略爆撃機を戦術目標に使用することにも無理があった。事実，アメリカ第８航空軍の戦略爆撃機隊はその後も地上部隊に対する支援爆撃に駆り出されているが，７月24日と25日には友軍地上部隊を誤爆するという不祥事を起こしている。

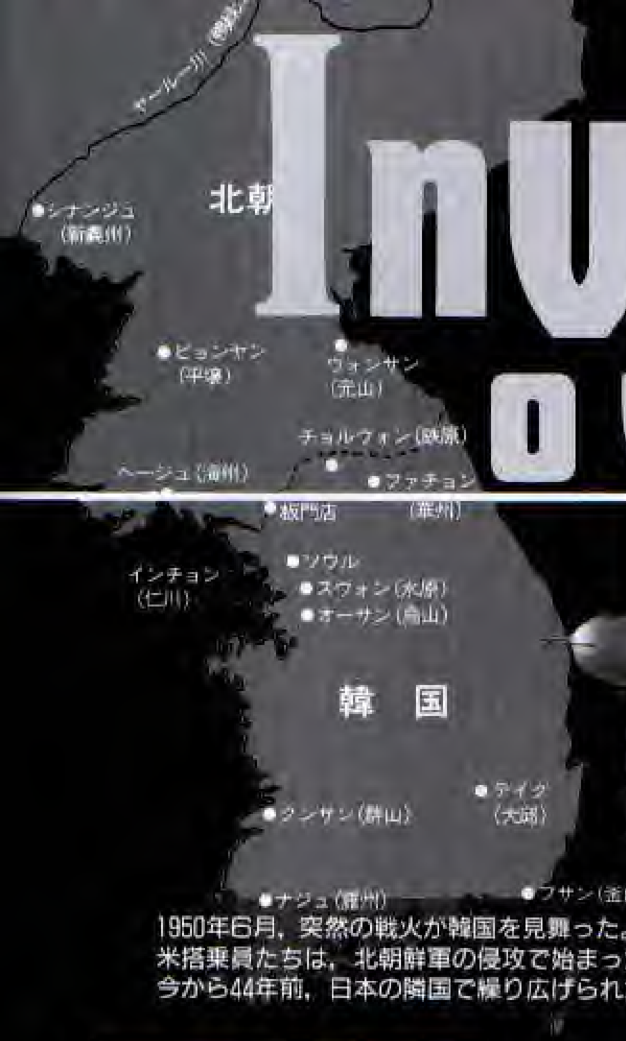
全体的に見た場合，連合軍最高司令部による空軍の運用は上陸作戦を成功させるという目標だけに縛られた傾向があり，必ずしも優れたものとは言えない。リー＝マロリーが提案し，最高司令部によって採用された「輸送計画」にしても，現在では連合軍首脳部が予想したほど効果的ではなかったことが判明している。これは連合軍がドイツ軍の復旧能力を過小評価した結果だが，幸いなことに絶対的な制空権の確保によって致命的な事態に発展することははなかった。

連合軍最高司令部は短期間に多くの任務の達成を空軍に要求したが，アメリカ，イギリス両空軍はよくその任務を達成し，連合軍首脳部の期待に答えた。ノルマンディー上陸の成功は結局のところ，その成功は戦略爆撃によるドイツの弱体化と，連合軍の空軍が任務の達成のために充分すぎる兵力を持っていた事実によるところが大きい。要するに“オーバーロード”作戦実施の前に航空戦の勝負はついていたのであり，戦略爆撃隊を進攻作戦の援護に投入した決定は過剰保証ともいうべきものであった。仮に連合軍首脳部が戦略爆撃の方針を強力に推進していれば，戦いはまた異なる様相を見せたかもしれないが，それはあくまで仮定にすぎない。

ともあれ，ノルマンディー上陸作戦で連合軍の空軍が果たした役割は決定的なものがあり，その評価は50年を経た現在でも変わらない。そして，今後も変化することはないだろう。

朝鮮戦争B-26航空団戦史

Invaders over Korea





第729爆撃飛行隊のB-26。機首に20mm機関砲1門を搭載していた。

1950年6月，突然の戦火が韓国を見舞った。このとき，B-26爆撃機を飛ばす極東空軍の新米搭乗員たちは，北朝鮮軍の侵攻で始まった戦争の初日から激しい戦闘に駆り出された。今から44年前，日本の隣国で繰り広げられた知られざる戦争のドキュメントを初公開する。



1953年7月27日夜，朝鮮戦争最後の任務に向かう第8爆撃飛行隊の搭乗員。

第731爆撃飛行隊の搭乗員。同飛行隊は岩国基地から作戦を実施した。



By John Horne

Photos: Donald Bagnard
Don Mansfield
Bryce Neff

INVADERS OVER KOREA

PART 1

朝鮮戦争B-26航空団戦史



Photo : Bryce Neff

1951年初頭、岩国基地に帰還した第731爆撃飛行隊所属のB-26C。

東京 [illegible]

1950年6月27日の午後、東京の第一生命ビルでは、マッカーサー元帥と統合参謀本部（JCS）の両者をつないだ中継会議が行なわれていた。だが、これに出席することになったのは、当日に東京に帰着して、極東航空軍（AEAF）の指揮を引き継いだストラトメイヤー中将ではなく、当時、第5航空軍（5th AF）の副司令官として、実質的な司令官代行を務めていたアールE.パートリッジ将軍だった。

テレタイプが、参謀本部からの指令確認書を吐き出し終えるやいなや、マッカーサーの口から飛び出した命令の洪水がパートリッジを襲った。

□

「朝鮮における成功は、韓国軍と人々の戦意を回復できるか否かにかかっている。大規模な航空作戦によって北朝鮮軍を38度線以北に追い返す」。

□

怒れるマッカーサーの決意は、強烈なストレスとなって極東空軍にのしかかった。その後の36時間、是非を問わずかき集められた部隊は、その最大の力を発揮して北朝鮮軍を叩くよう求められたのである。ところが当の極東空軍は、朝鮮での戦闘経験はもちろんのこと、明確な作戦計画すら持ち合わせていなかった。

同27日夕方6時、マッカーサーは、作戦の子細に言及した作戦指示書を配布した。韓国は自由射撃ゾーンとなり、極東空軍は、韓国内での撤退と補給作戦の双方を支援するため、38度線以南に侵入した北朝鮮軍のあらゆる目標を攻撃することになった。同時に、38度線以北では、自衛目的以外の航空作戦厳禁という警告が発せられた。

このころすでに明治ビルでは、極東空軍の作戦士官らによる命令の遂行が始まっていた。B-26爆撃機を使う第3軽爆撃航空群（3rd BG-L）にも、夜通しの全力爆撃任務が下った。目標は、戦車・砲兵陣地・歩兵部隊・物資集積地、それに38度線と前線を結ぶ橋梁と補給線だった。

東京近郊のジョンソン空軍基地（現在の入間基地）にあった第3軽爆撃航空群は、配下の第8軽爆撃飛行隊（8th BS-L）と第13軽爆撃飛行隊（13th BS-L）に総計26機のB-26を保有していた。敵対行動が始まった6月25日、第8軽爆撃飛行隊は、沖縄の第20航空軍（20th AF）とともに芦屋基地で演習中だった。また第13軽爆撃飛行隊は、航空団演習に備えて松島基地への移動を完了したばかりだった。こうした状況下にあった航空団は、芦屋基地からの即日全力戦闘任務、それも夜間作戦という命令が下されると同時に、完全なドタバタ劇の渦中に陥った。

航空団が直面したのは補給の悪夢だった。人員を含めた航空団の全資材は日本南部の3基地に分散しつつあった。第8軽爆撃飛行隊の偶然の芦屋基地展開も、それが臨時のものだったため、不完全な状態だった。だが、ともかく日暮れ時の芦屋基地には、第13軽爆撃飛行隊のB-26が駆けつけ、ただちに実戦投入が始まった。肉体上の限界を超える努力で、2個飛行隊の作戦を支援したのは第8軽爆撃飛行隊の地上要員だった。

最初に求められたのは撤退作戦の安全確保だった。さっそく第8軽爆撃飛行隊の6機が、福岡に向かってノロノロと進む難民船「レインボルト号」の直掩に投入された。同飛行隊の残り4機は、ソウル近郊のどこかに所在する敵戦車を攻撃すべく、日暮れ直前の芦屋基地を離陸したが、闇と悪天候に遮られて、そのまま帰還した。芦屋基地には、日暮れとともに冷気が侵入し、低い雲が天を閉ざし始めた。これによって、夜の8時32分まで出撃を足止めされた次の編隊は、故障によって1機が任務中止、残る4機も、目標上空を覆った雲によって帰還を余儀なくされた。

こうしたなか、最悪の天候を冒して、横田基地から1機のRF-80A偵察機が離陸した。第8戦術偵察飛行隊（8th TRS）に所属する同機のブルース・ボー二世大尉は、前進する北朝鮮軍の先頭部隊の写真撮影に成功し、韓国上空の天候が回復しつつあることを連絡した。そして、この天候報告によって勇気づけられた極東航空軍は、航空機の発進に成功しさえすれば、韓国上空での爆撃任務が実施できると考えた。

混乱の戦闘開始

翌6月28日の朝7時30分、大量の兵器を搭載した第3軽爆撃航空群のB-26が芦屋基地の滑走路に姿を現した。不安顔の搭乗員たちを乗せた爆撃機は20秒間隔で離陸していった。飛行前のブリーフィングは、明確な作戦情報なしに行なわれた。唯一、天候が"ゼロ・ゼロ"状況であることは明らかで、それはさらに悪化していった。目標の状況も、彼らが直面するはずの対空砲陣地の布陣も分からなかった。

この時、9機のB-26が、ペネトレーション編隊によって厚い雲を突破できたのは離陸から2時間後。その高度は13,500ftに達していた。編隊の位置はおぼろげで、地上も視認できなかった。10時30分、第2フライトの先導を務めていたレイモンド・サイ





第729爆撃飛行隊所属ロバート・オルズ大尉の乗機"オルズ88"。大尉は，88回の任務を経験した時点で除隊すると公言していた。B-26の任務は，朝鮮上空で作戦を行なった航空機のなかでも，とくに危険だった。
Photo: Charles Carlen

Photo: Charles Bartels
見渡すかぎりの雲海は，B-26に大きな犠牲を強いた。戦争が始まって間もない1950年8月，8,000ftを飛行する第13爆撃飛行隊のB-26（44-34347）。戦争の勃発時，極東にあったB-26部隊は，この第13爆撃飛行隊と第8爆撃飛行隊のふたつだけだった。



Photo : Allen Gamblin



❶



❷

Photo : Charles Bartels



❸

Photo : Charles Bartels

❶第13爆撃飛行隊に所属するハリソン・ロベール大尉のB-26爆撃機"悪魔の使い"。1950年暮れにプサンで撮影（44-34304）。大尉は、朝鮮戦争初の北朝鮮本土の敵基地爆撃に参加した。機首のへこみは、自分が発射したロケット弾、HVAR（高速航空ロケット弾）のブラストによるもの。後にこの機体は、ケーブルにひっかかって墜落した。

❷第13爆撃飛行隊のライオンズ大尉が搭乗するグラスノーズの航空群先導用B-26"死神"（44-22580）。1950年8月撮影。

❸第13爆撃飛行隊のハードノーズ型B-26（44-34374）。撮影時の機長はビル・ハーディンで、日中の爆撃作戦を終えて岩国基地に帰還したところ。

Photo: Hans Mansfield



マーフィーの法則飛行士版

"SNAFU"（スナッフー）と妊娠した女性のノーズアートが描かれたB-26C。"スナッフー"は、第二次世界大戦のアメリカ陸軍航空軍で広まったスラングで、Situation Normal, All Fucked Up"の略。その意味は、「状況は完全なのに、突然すべてがメチャクチャになる」こと。飛行機にありがちな機械的トラブルや、任務上の行き違いなどが発生したときに使われた。現代のアメリカ軍では、同じ意味のスラング、FUBAR（Fucked Up Beyond All Recognition＝すべての認識を越えて発生する異常）が使われている。万全な注意を行なっても、間違いが起こるという意味で描かれた傑作ノーズアートだ。「マーフィーの法則」という言葉自体、飛行機ファンには目新しいものではない。それは、"ここ"というときに故障を発生する航空機の性格や、メチャクチャな命令に代表される軍隊の姿を物語っている。
1953年中ごろ、K-8基地で撮影。

INVADERS OVER KOREA

朝鮮戦争B-26航空戦史

メイヤー将軍に要請されていた、38度線以北の北朝鮮空軍基地攻撃を許可した。4時15分、ピョンヤン近郊に所在する大規模航空基地に対して、第3軽爆撃群に所属する18機のB-26が出撃し、夕暮れの中、悟られることなくヘージュ付近に侵入した。

第13軽爆撃飛行隊のパイロット、リチャード・ブリティマン大尉は、「戦争の誕生日から4日目」に実施した爆撃任務を思い起こして語っている。

「我々は極東唯一のB-26航空群で、極東航空軍で最初に実戦に向かった戦術部隊だっだ。今度のは全力爆撃任務で、目標は、敵の首都ピョンヤンにある軍事飛行場だ。ブリーフィング士官は、戦闘機と激しい対空砲火を予想しておけといった。怖がっているのを隠す気にもならなかったが、もっと可哀想なのは爆撃手だった。もう何ヵ月も爆撃照準器に目をつけていない状態で、いきなり最重要任務を手渡されたんだ。1949年暮れに飛行隊に配備になったとき、私は飛行学校を出たばかりの少尉だった。B-26を飛ばしたこともなかった私にとって、日本の部隊への赴任は、訓練のよいチャンスになるはずだったんだ。このころ、部隊には、私と同様のパイロットが大勢いた。それに、爆撃手もパイロットと同じくらい半人前だった。そいつら全員に一人前の仕事をこなせという。あまつさえ、部隊には爆撃テーブルさえなかったんだ。こいつがないと、種類によって異なる爆弾の落下率が分からない。ブリーフィングでは、今度の任務は目に頼って爆撃することになるといわれた。いやな気分だった。飛行隊は、もう4機も失っていたんだよ」。

韓国での乗機の修理を終えた航法士のモンテ・バリュー中尉とパイロットのピットマン大尉は、実に悪いタイミングで芦屋基地に帰還した。バリュー中尉は、出撃準備に狂奔する航空群の姿に感銘を受けなかった。

「ヒーローの凱旋並みの出迎えを受けると思ってたのに、今までどこにいたんだといわれる始末だ。揚げ句に新しい飛行機に詰め込まれた後に説明を受け、また出撃してくれないかと頼まれたんだ（命令はされなかった）。それも、ピョンヤンに向かう航空群の先導航法・爆撃手としてだ！」。

出撃した18機中、編隊左翼の3番目を飛んだブリティマンは続けた。

「離陸時の天気は嫌気がさすほどだった。雲の中を6,000ftまで上昇して密集編隊を組み、日本海を越えた。奇襲に成功して、10,000ftから降下、爆撃ランを始めようと列を組み始めた時、敵基地の至る所で騒ぎが見えた。周辺の陣地からはアック・アック砲（対空砲）を撃ち始めたが、狙いはお粗末だった。ヤクが5機がえらい勢いで滑走路上を突っ走っていった」。

「第1編隊先導機のハリソン・ロベール・ジュニア大尉が、離陸を試みていたヤク3機に破片爆弾を食らわした。ほかのヤク2機のことも後で聞いた。奴らは、素早く上昇して、編隊の右翼に後ろから攻撃をかけたのはよかったが、ニール・ミックリー曹長の連装12.7mm機銃で追っ払われた。ヤクの1機は、一瞬炎を吹いたと思うと、スピンしながら落ちていった。もう1機は、それ以上攻撃をかけてこなかった」。



1950年末、岩国基地で撮影された第13爆撃飛行隊のB-26"大酋長"（44-34221）。クルーチーフとパイロットによる記念撮影の風景。当時、飛行隊には第二次大戦を経験したベテランと、戦後の新米が入り乱れていた。

Photo : T. Tare



第729爆撃飛行隊のB-26 "空飛ぶアイルランド人"。航法士はジェームス・マクロード中尉、パイロットはジョン・オネシー大尉、機銃手はウォルト・シーハン。機首に集中して搭載された8基の50口径（12.7mm)機銃は、地上攻撃に強烈な威力を発揮した。

Photo : Lavd



第13爆撃飛行隊の "ミス・ジュネーブ"（44-34638）、1952年暮、K-8基地のフライトラインで撮影。この機体は、以前、飛行隊が所属する第3爆撃航空群の司令官、ベン・ラベイリー大佐の乗機だった。

Photo : Lou Morales



第782爆撃飛行隊のB-26 "地獄の美女"（44-34556）に描かれたこのノーズアートは、第452爆撃航空群によって発禁処分の命令を受けた。その原因となったのが、K-9基地に所属する従軍牧師の苦情だった。

Photo : Amos Soulsbury

Photo : Hans Peterman

第8爆撃飛行隊に所属するB-26C（44-34311）に描かれたノーズアート "たくさん"。TOCSANは　日本語のたくさんである。1951年暮、クンサン基地での撮影。第二次大戦中に流行したノーズアートは、朝鮮戦争によって再び復活することになったアメリカ空軍の伝統である。



Photo : John Harris


岩国基地から出撃した第13爆撃飛行隊が朝鮮の目標に古典的な編隊爆撃を加える。1951年。

INVADERS OVER KOREA

朝鮮戦争B-26航空団戦史

ピョンヤン飛行場に対する爆撃は完全な成功となった。B-26は全機無事に芦屋に戻った。格納庫、兵舎、燃料貯蔵所は破壊されるか火災を起こした。最低25機の敵機が地上で破壊されたと推定された。

6月29日、岩国基地に駐留するオーストラリア空軍のNo.77sqnが国連軍の一部として作戦に加わった。7月1日からの13ヵ月間、第3爆撃航空群も岩国基地から作戦を行なった。1951年8月、航空群は、韓国の西岸に新たに建設されたクンサン基地(K-8)へと前進した。

苦難の増強

1950年7月30日、ストラトメイヤー将軍は、指揮下の全部隊を戦時規模(平時の1.5倍の規模)に増強することを要請した。また将軍は、酷使されている第3軽爆撃航空群に2個飛行隊を加え、同時に新たなB-26航空群の派遣を要請したが、空軍はこれに応えることができなかった。バンデンバーグ将軍に妥協を強いられたストラトメイヤー将軍は、空軍予備役の第2線部隊から引き抜かれた航空群をもらうことになったが、その展開は10月まで待たなくてはならなかった。この部隊、第452軽爆撃航空群は、1950年8月10日、カリフォルニア州ロングビーチの市営飛行場を基地に、姉妹部隊の第448軽爆撃航空群とともに創設された。航空群を構成するのは、第728、第729、第730の3個軽爆撃飛行隊と、第731夜間軽爆撃飛行隊だった。極東空軍の要求と現実のギャップを埋めるため、B-26戦力の再構築が行なわれた。第731夜間軽爆撃飛行隊は、第3軽爆撃航空群に移動し、同航空群は夜間阻止作戦へと任務を変更した。同時に第452軽爆撃航空群は、昼間作戦の責任をもつことになった。

10月28日、第452軽爆撃航空群が板付基地への展開を開始した。翌日実施された同航空群は最初の作戦について、航法士のラルフ・ブルガーマン大尉が語った。

「第二次大戦では、イングランドに到着後、さらに数ヵ月の訓練を受けてから実戦に臨んだ。だが朝鮮では事情が違った。到着すると、翌朝の実戦出撃に備えて夜のうちに爆弾を搭載しておくようにいわれた。パイロットのビル・カニンガムと、機銃手のエイボン・ロイスデンは、驚くというよりあきれていた。翌日は3機で出撃。私はその先導機ではなかった。でも、自分の手のひらほどの大きさの地図しかないことを知ったときには、考え込んでしまった」。

「天候不良のなかを離陸すると、前線に結氷した。防氷装置は装備されていなかった。相当の時間を費やしたが、他の2機との合流ができず、どういうわけか無線にも応答がない。チェックポイントでの合流を試みたが、これも不成功。そこで第2チェックポイントのキンポ飛行場へ向かったが、これも無駄だった。結局、地上誘導員に指示された地域に向かい、目標指示機と連絡をとってファチョン近くを爆撃。戦車が隠れているらしい場所を炎上させた。燃料を食い過ぎていたため、TWIXに状況を連絡してキンポ飛行場に着陸、再補給を受けた。



Photo / Thomas Penny

1951年10月17日，プサン基地で撮影されたB-26。その機体に描かれた爆弾のマークから，この機体が，すでに160回もの任務をこなしていることがわかる。敵と戦う味方地上部隊の航空支援に，敵支配地の奥地に侵入して行なう阻止作戦に，B-26は大活躍をみせた。



第730爆撃飛行隊に所属するグラスノーズのB-26。機首に描かれているのは，同飛行隊のバッジ。1951年中ごろ，K-9基地（プサン）での撮影。フードのついた真冬用のN-2Aフライトジャケットを着て中央に立つのは機長のブルック中尉。
Photo / Ellis Bruch

K-8基地に並んだ第13爆撃飛行隊のB-26。グラスノーズの機体は，航空水平爆撃用の照準器と爆撃手が寝そべるための席を機首に搭載しており，爆撃編隊の先導役に使用された。



Photo / Hinton

グラスノーズの機首をもち，夜間用のグロス塗装を施された第13爆撃飛行隊のB-26“意地悪ウィリー”が右翼ポジションに占位する。1953年の昼間訓練飛行にて。

1951年初頭，美保基地で撮影された第729爆撃飛行隊のB-26“ミス・サンディ”(44-35783)。第452航空群の熱血司令官，スウィーサー准将の専用機で，あまり飛ぶことがなかったことから，“スウィーサーの虹(幻)”とも呼ばれた。



Photo: Stuart Kalmus



INVADERS OVER KOREA

朝鮮戦争B-26航空団戦史

そうすれば，TWIXが板付に連絡してくれるはずだった』

『零下の夜を過ごした翌朝，板付に帰還すると，連中の顔に少なからぬ狼狽が見えた。奴らはさっさと任務を中断して帰り，結氷のせいで我々が遭難したと思っていたのだ。空と海の捜索も行なわれたそうだし，私物も箱詰めされていた。TWIXからのメッセージは届いておらず，もし帰還がもう数時間遅れていたら，我々の親類の誰かがMIA（任務中行方不明）の通知を受け取っていたに違いない』。

□

第731軽爆撃飛行隊のB-26は，一度立川基地に送られてデポ・レベルの整備を受け，同時に，夜間飛行用装備を付加されてから岩国基地の第3軽爆撃航空群に送られた(同飛行隊は，11月14日の夜に作戦開始，1951年6月25日までに第90爆撃飛行隊に任務を譲って解体された)。

1950年12月13日の時点における第452軽爆撃航空群（板付基地）は，より遠方のヤールー川（鴨緑河）に至る作戦を行なっていた。インチョン（仁川）上陸作戦には間に合わなかったものの，同航空群は，より戦場に近い美保基地に移動して，38度線を越えての反撃と，中国国境と新しい戦争を目指す進撃に加わった。

1951年5月15日，航空群は再び移動した。今度は1952年5月10まで，場所はプサン東基地（K-9）である。昼間作戦を専門とする第452軽爆撃航空群は，1951年6月10日から夜間作戦を開始した（1952年5月10日，同航空群は第34，第37，第95の3爆撃飛行隊をもつ第17爆撃航空群と交替，解隊された）。

夜の侵入者

極東空軍による空の支配は，北朝鮮軍に補給上の大問題を突き付けた。山間部の細長い道からは，戦車の列が姿を消した。日中，列車はトンネルの中に隠され，車両にはカモフラージュが施された。だが，夜になるとトラックのコンボイが活動を始めたため，極東空軍は，独自の夜間戦力を整備する必要性に迫られた。それも，第5航空軍が持つ既存の部隊を使って。

当初，夜間の攻撃任務にはF-82全天候戦闘機が用いられたが，戦果に乏しかった。F-80も投入されたが，ジェットの高速で夜間に，地上の目標を捉えることは至難の業だった。そこで今度はF-51が試されたが，これもお粗末な結果に終わった。そこに登場したのがB-26で，悲しいことに夜間装備が不充分だったが，速度・兵装の搭載容量・航続距離・運動性，それに火力という点では最適だった。

1950年8月8日，ストラトメイヤー将軍は，夜間作戦のステップアップを命令した。第5航空軍のパートリッジ将軍は，これによる昼間作戦のソーティ数激減を嫌ったが，第3軽爆撃航空群司令官のバージェル・ゾラー大佐に，指揮下の半数を夜間作戦に投入するよう命令，2個飛行隊による1週間



Photo : Albert Kesler

交替の夜間任務が始まった。だが、この方法が非効果的なことは、すぐに実証された。昼間専門の訓練を受けた搭乗員が、現場の経験から夜間任務の技術を習得するよう求められ、最悪の天候の中、照明なしに不規則な地形を飛ぶのである。２回連続して任務を行なっただけで、１週間交替の方法が、経験も能力の育成にも役立たないことが明らかとなった。結論として、第13爆撃飛行隊だけに夜間任務が与えられることになった。

プサン防護陣への撤収作戦が始まり、第３軽爆撃航空群の作戦は、以前にも増して活発になった。７月のソーティ数は720を超え、８、９の両月には各1,000回近くに達した。それ以後の秋にかけて、第13軽爆撃飛行隊は夜間専門部隊へと変わっていった。同隊のB-26は、30分ごとに岩国基地を離陸、テイグのメロー・コントロールに指示された目標の爆撃と、敵支配地における任意索敵爆撃任務を夜通し実施した。

国連軍によるこうした航空作戦は、長く伸びた敵のコミュニケーション（通信／補給線）を破壊し、前線への資材の輸送を妨げた。これによって、最も重要な敵の資材、食料は、慢性的な不足状態に陥った。

戦いと人間性

航空群からの爆撃命令が飛行隊に伝えられるのは、大抵1000時ごろ。それから、作戦士官が任務に適した搭乗員の組み合わせを決める。まず、任務に適したパイロットを決定、次に航法士官が決める。それから任務のスケジュールを手渡された射撃部のチーフが、機銃手を決定した。完璧には程遠い手順だったが、ないよりはましだった。考えなしに搭乗員を組み合わせると、とんでもないことになる。基本は、攻撃的なパイロットに未経験な航法士や機銃手をつけないこと。全員が機嫌を損ねるだけなら良いが、悲劇の原因となることもある。このことから、部下の性格を知ることは、飛行隊付の航法士官や射撃部チーフの大切な仕事のひとつとなった。

爆撃命令によって決定されるものに搭載兵装があった。決定から一時間以内にロケットや火炎爆弾、それに破片爆弾などの兵装が航空機のもとに運ばれ始める。地上要員は、最後の瞬間まで搭載や整備の作業にあたった。

1500時には搭乗員全員によるブリーフィングが始まる。ブリーフィングルームの正面には、南北朝鮮の大きな地図が貼られ、それを覆うビニールカバーには、陸軍の連絡士官によって運ばれてくる情報（対空砲の位置や飛行禁止地区、それに敵軍の場所、味方地域内のゲリラ支配地）が、毎日アップデートで記入されていた。壁の一面を覆ったステータス・ボードには、各任務の番号が記入された。

航空群や航空団の司令官が到着すると、ブリーフィング・ルームの扉がロックされる。まず、航空群の作戦士官による要点の説明があり、気象専門家と情報士官がそれに続く。説明が終了すると全員起立、続いて従軍牧師による短い祈りが捧げられる。当然のことながら、任務の成功は、偵察の結果と、そこに8,000ℓの兵装を積んで飛ぶ我々にかかっていた。

Photo : Lou Morales



B-26"ドーティ夫人とお仲間たち"は，第13爆撃飛行隊の所属。1952年末にK-8基地で撮影された。この機体は，第3爆撃航空群で最も多くの機関車を破壊したハーバート・コベール大尉が最初に搭乗した機体と思われる。機首の12.7mm機銃2挺が降ろされている。

B-26の主要兵装

Photo : Sheehan



朝鮮戦争で使用されたB-26は，極東コマンドを略してFEACOMラックと呼ばれた翼下のロケット・爆弾架を装備していた。上の写真は，小型の5inHVAR（高速航空ロケット）と，6inATAR（対戦車攻撃ロケット）を搭載し，さらに110galのナパーム弾。下は，爆弾倉に搭載する500lb破片爆弾と，クラスター爆弾，それに12.7mmの機銃弾。B-26自体がもつ航続距離や運動性，加えてこの搭載量と搭載兵装の豊富さが，"インベーダー"の名に恥じない活躍を可能にした。



Photo : Ellis Bruch

戦いと犠牲

ある経験を積んだ，搭乗員たちがいた。パイロットは，悪天候を生き残り，過ちから学び，二度とそれを繰り返さないことでプロの技術を磨いていた。彼は虎ではなかったが，臆病な雄猫でもなかった。彼は戦う猫だった。己の限界を知り，その範囲内を飛ぶ常識があった。彼は，その技術と卓越した能力，それに幸運によって，生死すれすれの場面を幾度か切り抜けていた。

□

"ピンテール10"の臨時コールサインを与えられた彼らは，早い時間に離陸して，比較的簡単な目標に向かう任務を心待ちにしていた。1時間前に航空機の前に現われた彼らは，恒例となった最後の小便の後に，B-26に乗り込んだ。エンジン始動。クルーチーフが車輪のチョークを外してタキシング。2110時，同機はK-8基地を離陸，スノーフレーク・コントロールにチェックインしてコースを北に取った。2335時，スノーフレーク・コントロールは，南朝鮮に戻りつつあるはずのピンテール10に無線連絡を試みたが，応答はなかった。

ピンテール10帰還せずの情報は，スノーフレークを通じてK-8基地にもたらされた。0150時，情報は当直士官から航空群の作戦部に伝えられた。疑問に満ちたブリーフィングの後，航空団，航空群，飛行隊の各司令官は，ピンテール10が0210時に失踪したことを伝えられた。航空救難隊への通報と，すべての可能性の調査。その結果，ピンテール10が北朝鮮のどこかに墜落した公算が大となった。0320時，全搭乗員を集めての緊急ブリーフィングが行なわれ，0450時に離陸した各機は，夜明けと同時にピンテール10が飛んだと思われるコースに到着した。その後，F-84戦闘機2機が捜索を行なったが，いかなる痕跡も発見することができなかった。哀れなピンテール10は，何の手掛かりも残さずに消えてしまったのだった。

KIA（任務中死亡）283名
MIA（任務中行方不明）324名



Photo : Charles Bartels

Photo : Walt Sheehan

Photo : Morris Salisbury

Photo : Charles Bartels

❶37mm高射砲の直撃を生き残った第730爆弾飛行隊のB-26"ミス中古"。奇跡的に、搭載されている12.7mm機銃を逸れた砲弾は、爆発することなく貫通した。
❷第13爆撃飛行隊のB-26（岩国基地）。
❸第13爆撃飛行隊の指揮官、ファーレル中佐とその搭乗員（B-26:44-34406）。バックの写真は高射砲による損害（第729飛行隊）

Photo / Lou Morales



機首に搭載された８門の50口径機銃は，ハードノーズ型B-26の強力な対地攻撃武装だったが，その発射炎がパイロットの夜間視力を奪うというデメリットがあった。第13爆撃飛行隊に所属するこの機体の機銃には，夜間用の消炎装置が増設されている。B-26のなかには，12.7mm機銃のいくつかを降ろして，岩国基地の海軍・海兵隊部隊から借用した20mm機関砲を搭載したものがあった。



海軍の飛行艇用に開発されたAVQ-2サーチライトを主翼の下に搭載したB-26。蝋燭7000万本分の光量をもつ同サーチライトの搭載は，もちろん夜間作戦用に考案されたのだが，効果よりもデメリット（熱を発する。少しでも霧が出ていると周囲に反射して視界を奪う）が大きく，危険でもあるために，すぐに降ろされることになってしまった。第13爆撃飛行隊，1951年夏，岩国基地にて撮影。
Photo / John Harris

闇に光を！



Photo: Oakley Baker

極東空軍は，戦争の最初の週に発生した味方誤爆事件への非難に対応して，戦術航空管制パーティの前線配備を決定した。これは，経験を積んだパイロットと無線操作員・無線修理員・ジープ運転手から成り，最前線の地上部隊に随伴して，目標への正確な航空攻撃を誘導した。7月3日，第5空軍は海軍・海兵隊，それにオーストラリア航空部隊のすべてを統一的に運用するための統合作戦センターを板付基地に開設した。さらに，T-6練習機を使用して空中から目標を発見し，それに航空攻撃を誘導する"モスキート隊"も創設された。

こうした努力にもかかわらず，夜間のB-26による航空支援任務は多難を極めた。地上部隊の指揮官は，闇のなかでの航空支援を嫌い，敵と味方の間にはっきりした境界線がある場合にのみ爆撃が行なわれた。そこで実験的に行なわれたのがB-26に6発のAN／M-26照明弾を搭載する方法だった。同照明弾は，爆弾倉のスペースを食いつぶすのみならず，半数が不発という性能上の問題を抱えていた。さらに，照明弾が発光した後に目標識別のための降下を開始し，もう一度同じことを繰り返して爆撃パスを行なうという手段は，それ自体が危険なうえに，爆撃終了まで照明弾の発光が持続しないという問題のために墜落の危険さえ生じた。

9月になると，B-29爆撃機が，この"フレアー・シップ"の役をいいつかることになった。この大型爆撃機は，一度に100発ものAN／M-26照明弾を搭載でき，それらが6,000ftの高度で発火するよう，一回に2発から6発を投下した。

「敵の主要な補給路を攻撃するためのB-29との共同作戦のひとつは」と，ジョン・ブレイディは語った。「我々3機の作戦エリアにB-29がチェックインして，20,000ftから照明弾投下高度に降下中と連絡してきた。じりじりしながら連絡を待っていると，B-29から再び連絡があって，10,000ftで投下を完了したが，どうすればいいんだという。ソウルまでの朝鮮全土を明るく照らしてくれたのはいいが，爆撃の役にはたたなかった。地上から見たら，さぞかし奇麗だったはずだがね」。

この問題の解決方法を見つけたのは，第3軽爆撃航空群の副司令官，レジナルド・クリッツ大佐だった。彼は，岩国基地に同居する海軍部隊から5万燭光の性能をもつMk-8照明弾を借りてきたのだった。彼は，これを基地所属のC-47輸送機に搭載し，パラシュートをつけてカーゴドアから投下して見せた。テストは成功し，実戦投入の許可が下った。1951年1月2日夜，C-47から投下された129発の照明弾による光のもと，B-26が，30台以上の敵車両を破壊した。この結果，6機のC-47が照明弾投下任務用に改修され，有名な"ファイアフライ・フライト"として警戒待機任務に就くことになった。同機は，Mk.6やMk.10といった照明弾を150発搭載することで，5時間にわたって戦場を照らし続けることができた。このためB-26は，継続的な照明のもと，いきなり爆撃ランに入ることができた。

だが，ときに，照明が途切れることが，複雑な地形に衝突する危険を招いた。目が暗さに慣れるには時間がかかるからだ。

「ある夜，私は，一方にしか開口部のないことから，ボックス・キャニオンと呼ばれる谷間で，フレアー・シップとの共同作戦を行なっていた」。

第13爆撃飛行隊のロバート・プライス大尉は，その時の体験を語った。

「トラックのコンボイを目がけて突っ込んでいったとき，なにかとんでもないことが起きて，C-47が落とした照明弾が一斉に消えてしまった。コクピットの照明は消してあった。私は，クルーチーフに懐中電灯で計器を照らしてくれるよう叫びながら，もの凄い勢いで近づいてくるはずの谷底を避けて，機首を上げた。ジャイロを一瞥すると，水平を示していたが，上昇している感じがしなかった。そこで速度計を見ると，なんと120ktを割っており，今や失速寸前であることが分かった。機首の前方には，降下して速度を回復するだけの空間がないことも分かっていたので，ハンマーヘッド・ストールの頂上で急激な左ロールを行なうと，スピリットSの要領で180°方向を変えられた。もときた谷の入り口から飛び出して，岩国基地に戻ると，クルーチーフが作戦室にどなりこんで来て，私とは二度と飛ばないと叫び出した」。

1951年初頭，B-26とC-47のチームが，シナンジュに至る奥地での作戦に投入されるようになると，敵の対空砲火は一気に威力を増した。このためソラー大佐は，39度線以北でのC-47の活動を禁止した。一方で，照明弾が，当初予測された以上の副次的効果を生むことも分かった。地上部隊に対する中国軍の攻撃の数多くが事前に暴露され，照明による正確な砲撃によって頓挫していたのだった。こうした必要性の増大によって，やがて第3軽爆撃航空群は，そのすべてが夜間任務に就くようになり，さらにフレアー・シップの任務は第67戦術偵察航空団が引き受けることになった。

また，B-26自体も効果的なフレアー・シップであることを証明した。2機ペアで活動することによって，1機が照明弾を投下し，その下でもう1機が爆撃を行なうのである。だが，その搭載数の少なさは依然として問題で，後に岩国基地で，爆弾倉に収めて，52発の照明弾を吊ることのできるラックが開発された。爆弾倉ドアの片方は，パラシュートの紐を結び付けられるよう改修された。通常この任務には，グラスノーズのB-26が使用された。　（つづく）

写真上：1952年中頃，クンサン基地で撮影された黒色夜間迷彩の第13爆撃飛行隊所属グラスノーズ型B-26。

次号では，今回の前編を越えた，より多くの実戦証言を盛り込んだ「朝鮮戦争B-26航空群戦史」の後編を掲載する予定です。朝鮮戦争航空戦の研究家，ジョン・ホーン氏のペンに，ぜひご期待ください。（編集部）

[illegible]

Photo: Thomas Parry

Photo: Thomas Parry



❶

❶ 1952年初頭に撮影された第730爆撃飛行隊のB-26。155回の出撃。
❷ 第728飛行隊長ジョン・ヒンリー少佐の操縦するB-26が日中の任務を終えて基地に帰還する。
❸ 第3爆撃航空群司令官ブレイディ大佐のB-26。美しく描かれているのは南部連合の旗。
バック写真：女優のジェーン・ラッセルを模したノーズアート。第730飛行隊のグラスノーズ型先導機に描かれており、その名も"我が導きの乙女"

Photo: Ellis Bruch

❷



INVADERS over Korea

Photo: Allmer Hewle

❸



嘉手納 Americafest '94



7月2日から4日まで，沖縄の米空軍嘉手納基地において，オープンハウスが実施された。このページは，比較的オープンな航空機展示エリアの中で，唯一銃を持つ兵士に警備された「機密機」エリアの展示機。上の写真左から嘉手納18WG/961ACSのE-3B(78-0577)，韓国の烏山基地から飛来した9WG/6RSのU-2R(80-1076)，嘉手納にTDY中の55WG/82RSのRC-135V（64-14846）。





↓　強烈な日差しを避けるために，タンデム複座となったU-2R。夜間は同機のみハンガーに格納され警備された。



撮影：仙田司朗／本誌



↑ PACAF（太平洋航空軍）の矛と盾。三沢基地駐留432FW/13FSのF-16C（92-0893,91-0422）は強力な戦闘爆撃機。嘉手納駐留18WG/44FSのF-15C（78-0519）は世界最強の制空戦闘機。



↑ 韓国烏山基地の51FW/25FS所属のOA-10A（80-0213）。同機は25FS（昨年19TASSが解散、25FSが再編）の隊長機に指定されており，テイルレターなどに白フチが付けられている。



↑ 353SOG/17SOSのHC-130N/Pコンバット・シャドー（69-5822）。前胴上部はARD-17空中追跡装置のレドーム。両外翼下には空中給油用のリール／ドローグポッドを装備し，主に特殊作戦用ヘリコプターへのタンカーとして使われている。



← 353SOG/1SOSのMC-130E-Yコンバット・タロン1（62-1843）。この機体は特殊作戦部隊の潜入／回収をする機体で，衛星通信装置やGPSを装備する。上のHC-130N/Pともども嘉手納基地に駐留する機体で，このような特殊作戦機を間近で見ることができるのも嘉手納オープンハウスの魅力だ。









【上4点】米海兵隊のヘリコプター。左上から時計回りにHMLA-367のAH-1W（VT215/162559）とUH-1N（VT203/？）、HMM-364のCH-46E（PF06/156460）、HMH466のCH-53E（YK20/？）。すべて沖縄普天間基地にローテーション配備されている機体。
【右2点】陸上自衛隊第101飛行隊のV-107II（JG1810）とUH-1H（JG1684）。地味な陸自のヘリコプターも沖縄に配備される機体は、洋上飛行を考慮して蛍光色を用いた派手なカラーリングを施している。
↓ '94戦競で好成績を納めた空自302SQのF-4EJ改（37-8312）。









駐車場として開放された滑走路。

「嘉手納のオープンハウスは、フライトがないから面白くないだろうなぁ」というのが出掛けるまでの漠然とした思い込みだった。しかし、強烈な日差しと青い空は、今までカッコ悪いと思っていた飛行機もキレイに見せていた。夜の12時までお祭り騒ぎをする会場は、昼間は人出が少なく、のんびりした雰囲気が漂い、展示機の撮影も人影に邪魔されることも少ない。飛行機ファンとして興味をそそられる機体も多数展示され、機体に張り付いているパイロット達も暇を持て余して、下手な英会話の相手も気長にしてくれる。もちろん、フライトもあった方が絶対にいい。でも重い超望遠を持たずに、ショートズームと中望遠だけで、ビールを飲みながら飛行機を楽しめるのも、いいと思った今回の取材であった。

（仙田司朗／本誌）



YOKOTA



7月4日の独立記念日を前にした2日，3日の土日，東京の在日米空軍横田基地でもフレンドシップデーが開催された。例年天候には恵まれない上に，今年は梅雨の真っただ中とあって，雨の覚悟をしていた横田基地公開だったが，奇跡的に(？)雨は降らず，日曜日には炎天下倒れる入場者も出るほどだった。なお，地元との関係を考慮してか，2日間とも公式な飛行展示は行なわれなかったが，VMFA(AW)-242のF/A-18Dが2機で離着陸を行なったほか，地上でも様々なアメリカらしいイベントが行なわれ，入場者は約20万人に達した。

↑　地元部隊374AW/36ASのC-130E航空団司令機(63-7865)前に，浴衣美人が勢ぞろい。



←　岩国から飛来したVMAQ-1のEA-6B(CB01/158035)。8月号で紹介したCB00(158036)以外はモノトーンマーキングだが，各機の目は色付き(CB01は黄/赤)。

↓　3日，VMFA(AW)-242のF/A-18D　2機(DT02/134211，DT10/164219)が飛行展示ともとれる15分ほどの短いフライトを実施した。



撮影：神野幸久／本誌
雨宮隆太／本誌



↓　三沢,嘉手納にローテーション配備されているVP-40のP-3CアップデートIII(QE40/161764)。モデックスからも分かるとおり同隊のスキッパー(飛行隊長)機だが,グレイ塗装でタッチアップの跡もめだつ冴えない塗装。2日の土曜日には機内を公開,機首のターレットを作動させて,AN/AAS-36赤外線探知装置がどのように見えるかなども体験させていた。



↓　3日夕刻,三沢へ帰投のため横田を離陸する432FW/14FSのF-16C(87-0292,87-0330),離陸時,派手なライトブレイクとローパスを実施した。2機はそれぞれ14FS隊長機,432FW司令機だったが,ほかにも隊長機が多く展示された。





→　3日は倒れる人が出るほどの暑さで,日陰という日陰は人で埋まった。51FW/25FSのOA-10A(82-0651,ほかに51FW司令機82-0652も展示)の下もご覧のとおり。パイロットもひと休み。

↓　3日の夜には恒例の花火も盛大に上がった。写真は60AWのC-141B(65-0239),今は珍しくなった"白イモ"のバックで光る花火。





静浜基地航空祭

　こちらは5月29日，静岡県の静浜基地で開催された航空祭の模様。航空祭として催されるのは5年に1度，それもブルーインパルスが来るということで，会場には3万人以上（静浜としては異例の人出で，会場に入れなかった人もいたとのこと）が集まった。



↑　T-3ネスト，静浜ならではの第11飛行教育団機によるビッグフォーメーション。
↓　富士川からはグライダーとパイパー・カブが参加。



【上段】　地元第11飛行教育団のT-3（11-5538）が飛行展示のためにテイクオフ。
➡　浜松から5機でリモートショーを行なったT-2ブルーインパルス。着陸はしなくても，ローリングコンバットピッチまでキチンと行なう。
【下2枚】　外来機の帰投シーン。下は静浜では珍しいVMA-311のAV-8B（NA）（WL08/163881）。もう1機のAV-8B（WL23/163664）とともに参加。夕刻に岩国へと離陸した。右下はお隣り浜松に帰投する第1航空団第31飛行隊のT-4（06-5631）。イルカのマーク入り。







撮影：足立　治
　　　佐藤正孝

READER'S REPORTS

〔このページの投稿規定についてはP.190を参照して下さい。〕

写真解説：石　川　潤　一

Text: Junichi Ishikawa



← 7月3日，嘉手納フェスティバルに展示された432FW/13FSのF-16Cブロック50D（92-3893）。もう1機，91-0422とともに展示されたもので，小写真でも分かるように2機とも空気取り入れ口の側面にこれまで見たことのないポッドを装備していた。大きさはA-10などに搭載されるAAS-35ペイブペニー・レーザー・スポットシーカーとほぼ同じくらいだが，形状はかなり異なっている。先端がカバーされていることからこの部分はセンサーになっているようだが，警備が厳しくクローズアップは撮影できなかった。ブロック50DはAGM-88HARM運用能力を持つが，このポッドとASQ-213HARMターゲッティングシステム（HTS）の関係は判明しなかった。



← 同じく嘉手納で展示されたVMFA-122のF/A-18A（DC01/163132）。7月号P.120で紹介した機体だが，当時はタッチアップだらけの汚れた機体表面がきれいに塗り替えられており，垂直尾翼には十字軍の騎士が描かれている。塗り替え前は白地に赤い十字の盾が描かれていたが，新しいマークではグレイのみのマーキングになっている。ただし，編隊灯を剣に見立てるところなど，なかなか凝ったマークだ。なお，1月8日に人員のローテーションしてきたVMFA-122はこの直後，トランスパックしてホームベースのビューフォートへ帰っている。最近の例では帰国直前に隊長機がスペシャルマークを施す例がほかにもあり，ファンもこの時期が狙い目といえよう。



Photo: Kiyotaka Akiba

← 6月4日，鳥山に向け離陸するため横田のR/W18をタキシングするVMA-311のAV-8Bナイトアタック（WL00/163862）。VMA-311のAV-8Bについては7月号P.120，8月号P.131で紹介済みだが，トムキャット（ドラ猫）のマークが入った機体は今ローテーションでは初登場。猫マーク付きの機体としては5月29日の静浜基地祭でAV-8B（WL23/163664）が展示されており，7月2日～3日の横田日米友好祭ではAV-8B（WL21/163678）とAV-8Bナイトアタック（WL05/163876）が姿を見せた。VMAのAV-8Bは定数20機で，AV-8B（NA）が12機（0～10番台），昼間型6機（20番台）。なおAV-8B（NA）は，計器盤のCRTが右側1基から左右2基に増えていることが確認できた。

→　７月２日，横田の日米友好祭に展示された18WG/44FSのF-15C(78-0528)。６月号P.115でも紹介した司令機で，当のクライバー准将は間もなく転任する予定だが，新司令の官姓名は未記入だった。尾翼端のマルチカラーも隷下飛行隊６個に対して７色で，新司令の下での新司令機登場が待たれる。この日，44FSのF-15C（78-0529）も展示されたが，フィンカラーの青帯の中に黄色い星が記入されていた。これは整備状態のいい機体に付けるマークで，整備要員にとっての勲章だ。なお44FSには，現在女性パイロットが在籍している。



→　６月４日，嘉手納をタキシングする55WG/82RSのRC-135V（64-14841/18781）。４月号P.114で紹介したRC-135V（64-14843/18783）同様，RC-135Wと同じ細身のSLARフェアリングに改修された機体で，フェアリングの上後方に新しく黒いブレードアンテナが追加されている。ブレードとバーを組み合わせたアンテナはRC-135シリーズのみならず，数あるC-135特殊改造機にも見られないアンテナで，同じ用途かどうかは不明だが，似たような形状のアンテナはEC-130E（RR）にも装着されている（93年９月号P.57参照）。



Photos: HORNETS 80/IKE

→　６月29日，横田のR/W36を離陸する89AW/det.1のC-135B（62-4125/18465）。前日飛来，この日烏山へ向かった機体で，准将座乗を示すワンスターのプレートを貼っていた。本機については93年７月号P.114でも紹介しているが，55WG/CSA det.（指揮支援機分遣隊）からヒッカムの89AW/det.1に移動した機体で，垂直尾翼のラジオコールナンバーが米空軍指定の角張った書体ではなく，丸ゴシックのような文字で書かれている点が面白い。座乗していたワンスターについては不明だが，准将というと航空軍副司令や航空団司令の階級だ。



Photo: Kiyotaka Akiba

→　６月13日，嘉手納をタキシングするVP-17のP-3Cアップデート II（ZE3）。本機のマーキングが標準だが，中には“シルバーライトニングス”のニックネームを意識してか，アウトラインのみの稲妻を描いた機体もあり，白い稲妻の旧塗装機も残っている。VP-17は最後までアップデート I を運用していた飛行隊だが，93年後半からアップデート II へ機種転換している。しかしVP-17は１，２年のうちに解散する予定で，８月号P.138で本機が「ケベック・エコー03」のコールサインで飛んでいたという情報も，これと関係あるのかもしれない。



Photo: HORNET 80/IKE



Photo : Hajime Nakamura

← 6月23日，丘珠の送迎デッキ下をトーイングされる北海道航空のAS355N（JA6731/5562）。3月7日に所有，登録，4月30日に丘珠へフェリーされてきた機体で，NNN（日本ニュースネットワーク）系列札幌テレビ放送（STV）の取材ヘリとして使用される。カラーリングは胴体の上下とテイルローターが青，ストライプと垂直安定板，STVのロゴや「NNN-STV」「どさんこ」の文字が赤，「ワイド212」が緑。ワイドショー取材に使用する機体らしいが，現時点では乗員訓練に忙しい。なお機体各部に，TV関連と思われる各種突起物が見える。



Photo : Mamoru Shimozato

← 6月27日，八尾で試験飛行を行なう大阪航空のR44アストロ（JA7905/0048）。大阪航空は1号機JA7899（7月号P.126参照）を使って5月13日に耐空検査しており，6月からはデモフライトを開始する。2号機以降が販売用のアストロいうことになり，カラーリングも地味なチョコレート色の標準塗装で完成している。大阪航空では本機とJA7904（0047）を3月16日に所有，5月13日付けで新規登録しており，6月末には納入を開始する。アストロの販売は川田工業も行なっており，4月中に3機（JA7901/7902/7903）を新規登録している。



Photo : Mitsuo Itoh

← 6月14日，AAM-3を搭載して岐阜へ着陸する飛行開発実験団のF-4EJ改（27-8305）。翌日，同じ形態で離陸，帰投時にはミサイルがなかったことから，実射試験前のリハーサルだった模様。5月末から6月にかけて，AAM-3に関する実験が続き，5月31日にはIRAN明けのF-15J（72-8894）がキャプティブ弾4発を搭載してフライトを行なっている。また6月10日には，F-4EJ改（57-8357）がやはり4発搭載状態で飛んでいる。ミサイルなどハイテク技術は日進月歩で，実用段階のAAM-3にも日々改良の手が加えられている。



Photo : Ryuzo Kuramoto

← 6月24日，千歳をタキシングする偵察航空隊第501飛行隊のRF-4EJ（87-6406）。戦術電子偵察（TEREC）用のESMポッドを搭載したブルーグレイ系迷彩機で，他のRF-4E/EJ数機と千歳に展開，ミッションを行なった。#406は独特の迷彩で人目を引く存在だが，他基地への展開例は少なく，TERECポッドを搭載した状態ならニュース性は高い。RF-4EJ偵察機はすでに8機以上が偵空に配備済みで，RF-4Eと合わせれば20機に達する。第2の飛行隊，第502飛行隊の新編がいわれて久しく，そろそろ動きがあってもいいころなのだが……。

→ 5月26日早朝，岐阜に着陸する元第7航空隊のP-2J(4782)。8月号P.132で紹介したように，海上自衛隊は5月22日に本機と#4783を除籍，P-2J計83機は全機無事故で退役した。そして#83が最後の基地である鹿屋で，また#82は生まれ故郷の岐阜で永久保存されることになり，この日，鹿屋から#82がフェリーされてきた。公式なラストフライトは5月22日に実施されたが，正確にはこのフライトが最後の最後で，早朝だけに大勢のマニアによるカメラの砲列に出迎えられることもなく，ひっそりと最後を締めくくった。



Photo : Daiji Tode

→ 6月23日，丘珠で撮影された第1対戦車へリ隊のAH-1Sコブラナイト(43479)。コブラナイト(C-NITE)システムはFACTS(FLIR増強コブラTOW照準器)とも呼ばれ，TSU(望遠照準ユニット)にFLIR(赤外線前方監視装置)を追加したもので，夜間，悪天候時でもパイロットやガナーはミッションが行なえる。このため通常のM65TSUより窓が大きく，ジャマーアンテナやワイヤーカッターなどとともに在来型との重要な識別点になっている。陸自では各対戦車へリ隊に新造C-NITEを振り分けるとともに，既存機も順次この仕様に改造していく。


Photo : Hajime Nakamura

→ 5月29日，東千歳駐屯地内飛行場地区上空を飛行する第7師団第7飛行隊のOH-6D(31258)。駐屯地祭で第7師団各部隊の閲兵が行なわれた際，その模様を撮影していた機体で，後席にビデオカメラが見えている。本機のローターマスト直下に白く「七飛」と書かれているが，これは第7飛行隊所属を意味するマークで，最近になって記入されるようになった(バックにはピンクあるいは明るい赤で何か描かれている)。また，同飛行隊のUH-1J(41813)にも同じマークが確認できたが，こちらは機首先端の上面に記入していた。


Photo : Hajime Nakamura

→ 6月23日，丘珠で撮影された第11飛行隊のOH-6D(31260)。上の「七飛」と同じ位置に，黄色のエンブレムに人の顔のような図柄の新マークを記入していた。小写真左はそのクローズアップで，右は同じ日，第11飛行隊のUH-1H(41707)で確認されたマーク。白いエンブレムの図柄はOH-6と同じようだが，赤丸の中に記入されている点が異なる。丘珠に展開する4飛行隊，北部方面へリ隊1/11飛行隊，第7飛行隊，第11飛行隊はすべて独自のマークを持ったわけで，陸自機がぐっと身近に感じられるこの試みはマニアならずとも歓迎だ。


Photos : Hajime Nakamura



Photo : SMITHSONIAN INSTITUTION

MARTIN B-26 MARAUDER

●解説：牧 英雄
Text : Hideo Maki



Illustration : Mototaro Hasegawa

MARTIN B-26B-55-MA. 598BS/397BG in England. June 1944.
米第9航空軍第397爆撃航空群第589爆撃飛行隊所属のB-26B-55-MAで，ノルマンディー上陸の2ヵ月前，イギリス駐留の同航空軍に配属された。尾翼の斜線は黄色の黒フチ付きで同群の識別マーク，6Bが同飛行隊のコード，機首のシャークティースは同隊のデコレーション，またDデー進攻に合わせたインベイジョン・ストライプを施している。

Photo : SMITHSONIAN INSTITUTION



引き渡しを待つB-26。当時すでにOD塗装が導入されていたが初期型は無塗装だった。

去る6月5日，旧連合国の首脳たちがフランスのノルマンディーに集合した。50年前のその日，カナダ空挺部隊のオルネ河流域への降下で幕を切って落とされた「史上最大の作戦」── Operation Overlordの記念式典に参加するためである。

もちろん，この作戦の主役は，ユタ，オマハ，ゴールド，ジュノー，スウォード5つの海岸に殺到した米・英・加17万の兵士たちであったが，航空機も第1波だけで14,000機が参加，作戦の成功に大きな役割を果たした。そしてその中には，大型爆撃機や戦闘機のように華々しくはないが，インベイジョン・ストライプを付け，文字どおりその一翼を担ったいくつかの翼たちがあった。マーチンB-26マローダーもそのひとつだった。

「殺人機」と呼ばれながら生まれたこの飛行機の素顔は，ライバルB-25に比べ，以外なほどに知られていない。

速く，より速く

1939年3月11日（1月25日は誤り），陸軍航空軍団（AACのちAAF）の資材部門は，回覧提示39-640として，各社に双発の新型高速中型爆撃機の開発を要請した。その仕様は，最大速度250～350mph（402～563km/h），爆弾2,000lb（907kg）を搭載して航続距離3,000mile（4,830km），実用上昇限度20,000～30,000ft（6,100～9,150m），.30cal（7.62mm）機銃4挺以上，乗員5名というもので，それ以外の細かな数字は提示されなかったが，搭載量は当然として，爆撃機でありながら，とくに強く高速性能が求められていた。

これを受けたマーチン社（Glenn L. Martin Company）は，設計主務者ペイトンM.マグルーダー以下，ウィリアム H.ミラー，ウィリアム・ウェイト，ジェームズ F.マクダネルらの技術陣でただちに開発作業に入った。

マグの設計コンセプトは，軍の要求以上に，まずなによりも高速性能を追求することで，そのためにまず翼面積602sqft（55.93m²）という，爆撃機としては異例に小さな主翼を採用した。必然的に翼面荷重は増大し（基本契約の予定仕様で全備時216kg/m²），当然ながら滑走距離は長く，着陸速度は速くなった。

のちにこれが事故多発の要因といわれることになるが，むろん，設計陣とてそれを考えなかったわけではなく，事実，パイロットは失速速度60～70mph（97～113km/h）で恐怖を感じ動揺する，という調査報告を受けながら，あえて最大重量フルフラップでの失速速度97mph（156km/h）の設計を選択している。また，陸軍の側にしても，要求に明記しなかったことで，着陸速度に関しては開発側に暗黙の了解を与えていた。

モデル179からB-26へ

1939年7月5日，マ社は5157の原案から選び抜いた15種の双尾翼型モデル179案を，性能保証書，生産量確約書とともに，ライトフィールドの陸軍審査委員会に提出した。

15案は主に装備エンジンの相違によるもので，プラット&ホイットニー（P&W）R-2800ダブルワスプ6案のほか，もっとも信頼性の高いライトR-2600サイクロン14（B-25が採用）5案，試作中のR-3350サイクロン18が4案あり，1段2速，2段2速，ターボ付1段1速などのように分けられていた。あれほど固執した高速性能は，最大速度315～414mph（509～666km/h）にしてあり，軍を満足させるに充分の値であった。

その思惑どおり，7月7日に行なわれた設計審査では，R-2880装備の第6案が1,000点満点中の813.6点を獲得，ステアマン・モデルP-23の442.7点，ダグラスB-23の610.3点，ノースアメリカンの673.6点を取ってトップの座に着いた。

これを受けてAAC資材部門は，39年9月20日，モデル179にB-26型（総称と混同するので型式名は以下こう記す）の制式名称を与え，AC13243契約として201機$15,815,000の発注を行なうと同時に，NA-62にもB-25として184機$11,771,000の契約を与えた。よく，価格の点から最初はB-25が優先され，B-26はのちにいきなり1,100機発注された，というようなことが書かれているが，そんなことは全然なく，ご覧のように発注は同時で，機数も金額もB-26の方が多い。第1位なのだから当然である。

ともあれ，この両機の大量発注の背景に，ドイツ軍のポーランド侵攻により3週間前に勃発した第二次世界大戦がある（東のノモンハン事件がまるで小さな出来事かのようだ）のは言うまでもない。そして，それがB-26の運命をも大きく変えていった。

戦争の激化にともない，翌40年9月16日，同じくAC13243としてA-1を含むB-26Aが139機，さらに同月28日にはAC15137としてB-26B-10まで，791機の大量発注がなされた。なお，28日にはB-25も863機が発注されている。

【前ページ写真】 B-26C-20-MA "PLENTY PEEDOFF"。

Photo : USAF



ハマー基地における33BS/22BGのB-26（40-1498）。機首の鵜は同隊のインシグニア。

Photo: MARTIN



B-26またはB-26A。両者の相違はエンジンと内部艤装のみで、外見では区分できない。

こうして実機の完成以前に、B-25を上回る1,131機（このあたりが「いきなり1,100機」の相違？）が発注されていたことでも分かるとおり、B-25が優先されたことなどはなく、軍としては、同じ仕様で開発されたとはいえ、かなり性格の異なるこの2種の中型爆撃機を、状況によってうまく使い分けるつもりであった、と思われる。

価格については、生産の始まった41年度でB-26が＄261,000、B-25が＄180,000、44年度で＄180,000と＄142,000だから、平均25%ほどB-25の方が安価である。軍用機に限らず、安価なのは消耗品の重要なファクターだ。低性能のP-40が大量生産されたのは、値段がP-38やP-47の半分以下だったからでもある。といって安ければよいというものでもなく、のち、両機の生産数に大きな差がついたのは、価格の問題などでは無論ない。

構造

胴体は全金属製セミモノコック構造で、4本の主縦通材（ロンジロン）と縦通材（ストリンガー）にアルクラッド製外皮張り。断面形は大搭載量と抵抗軽減のため太い真円形とし、側面形も当時としてはほぼ完璧に抵抗を減じてあった。構造は、ボルト結合された機首部、爆弾倉および内翼部を含む中央部、尾部からなり、さらに隔壁により5つのセクションに分けられている。

前部は、マ社とローム＆ハス社の共同開発によるプレキシグラス製の枠なし風防部と爆撃手兼.30cal機銃射手席、操縦士と副操縦士がサイド・バイ・サイドに位置する操縦室で、続く第2セクションには航法士兼無線士が位置した（座席2座）。第3、4セクションは上部に主翼内翼が貫通する爆弾倉で、前部扉はふたつ折れのスナップ・アクション式、後部は観音開きだが、この部分はのちに補助燃料タンクを装備するため使用されなくなった。

後部コンパートメントは、ロンジロンを利用した通路で前部と連絡しており、背部にアメリカ初の電動銃塔、水平射度360°、迎角70°、.50cal（12.7mm）ブローニングM-2機銃連装のマーチン250CEを装備（これとプロペラ以外は油圧作動）。最後尾には.30cal機銃座があった。なお、乗員は、その後専従の航法士、無線士が搭乗するなど、状況により6～7名となり、武装も後述のように大きく変化した。

主翼は、NACAの開発した完全対称翼型の低抵抗翼を採用。肩翼式フィレットなしの2本桁ボックス・ビーム構造で、これを利用し翼内に350 U.S.gal（1,325ℓ。以下単にgal）主、131gal（496ℓ）補助のふたつの燃料タンク左右各1、合計962gal（3,642ℓ）の燃料が搭載された。フラップは単純なファウラー式で、前縁をヒンジ留めの着脱式とし、各種配管を集中させて整備の簡易化を図っている。

尾翼は、ともに片持ち式の"I"型2本桁構造にスムース応力外皮張りで、昇降舵は金属張りだが、方向舵は羽布張りを採用。エンジン後流を避けるため、水平尾翼には大きな上反角が付けられた。

初期型に用いられたダブルワスプは、1段2速（一説1速）過給機付き離昇出力（特記なき場合以下同）1,850hp、高度14,000ft（4,270m）で1,500hpのR-2800-5で、この強力なエンジンを、いかに低抵抗翼の効果を失わせずに組み合わすかが、最大の課題であったから、エンジン・ナセルの抵抗軽減にも細心の注意が払われ、少しでも推力を利用するため、排気管は側方に延びたエジェクター式となっている。プロペラもダブルワスプの能力をフルに引き出すため、直径13ft6in（4.11m）、ピッチ変更角30°、カーチス電動式フルフェザリング4翅を採用、少しでも抵抗を減らすためスピナー・キャップを装備した。

しかし、こうした強引な設計のため、主脚は支点位置を大きく後方に移動させ、脚柱を20°も傾斜させなければ収容できなくなったし、大直径プロペラの採用による地上とのクリアランスの不足、気化器隔壁の腐食など、着陸速度以外にも、解決しなければならない問題は山積みとなった。

初飛行への途

設計審査の勝者となり、試作機もないまま大量受注したマ社は、技術主任ウィリアム K."ケン"エベルの指揮のもとに、さっそく製造用図面の作製を開始するとともに、治具の製作など、生産ライン確立のための準備を急いだ。すでに大戦が始まっていたため、まず考慮されたのが資材の調達で、原料の不足しそうな材料は極力避け、間に合う部分には鋳造品やプラスチックを多用、また時間節約のためスポット溶接や大型の

Photo: USAF



449BS/322BG（M）のB-26B-25（PN-A、41-31788）とC-5（PN-J、41763）。

ストレッチ・プレスも採用している。

前述のように、コンペの勝者となった時点のモデル179は、当時多発機に流行していた双尾翼型式であったが、エベルの助言により単純な単尾翼に変更され、1939年10月7日にはライトフィールド委員会の承認を得た。もっとも、これは空力的に問題があったわけではなく、尾部座の配置がやりやすい、という物理的要求にすぎなかった。

そして39年11月16日、モックアップ審査が行なわれたが、委員会からの要求は、機首風防部をもう少し流線形にせよ、といった程度のことで、まだ技術的に多くの不都合を抱えていたにもかかわらず、何ら問題はないかのようであった。この姿勢が、のちにB-26に苦難の道を歩ませることになるが、当時のドイツ軍の勢いからして、なにより早急に実物を生産する必要性に迫られていたのである。

こうして機体の製作が進められる中、欧州からは次々と実戦の戦訓がもたらされ、製作中の機体はいずれも防御力に欠けることが明らかとなった。このため40年9月30日、AACは契約下の全B-26 1,132機に対しても、アメリカで最初のセルフシーリング（自動漏洩防止）燃料タンクの導入と、乗員区へ555lb（252kg）の防弾鋼板の設置を指令した。1940年10月25日、"Old Grandpappy"と名付けられたB-26型第1号機(40-1361、c/n1226)の初飛行が、テスト・パイロットも兼ねたケン・エベルらの手で行なわれた。B-25に遅れること3ヵ月余、わずか30分ほどの飛行であったが、その姿は空飛ぶ魚雷のようにスマートに見えた。

続いて、41年2月までに完成した4機を使用し、延べ113時間の試験プログラムが実施されたが、パイロットが優秀だったこともあり、内包された問題は露呈せず、表面的には、B-26の前途は順風満帆かのように見えた。が、6月までに66機が生産されていながら、なぜか21機しか引き渡されず、その将来を暗示するかのようであった。


Photo USAF

391 "Black Death" BG(M)のB-26B-50。司令ウィリアムズ大佐は4ヵ月余で100任務達成。

各型の開発と変遷

B-26-MA：最初の生産型。試作機はなく試験用に使用された第1号機などもこれに含まれる。諸元表に示した以外にも異なるデータがいくつかあるが、事実上全備重量で設計値を1tほど上回っていたようで、数字で見る限り最大5,800lb（3,631kg）という重爆並みの搭載量以外は、売り物の速度性能も含めB-25と同等か下回っている。ただし、これまた数字上は、その後の飛行性能の落ち込みはB-25の方が激しく、本機の場合いわれるほどではない。

武装は、機首と尾部に.30cal各1、背部に.50cal連装銃塔だがこれは初期の機体には装備されていない。また、胴体後下部のいわゆるトンネル銃座は、B型からともされるが、初期の無塗装機でも装備した写真があり、一応本型から装備としておく。弾数は各1,200発とあるが、後期型の数字と比べ多すぎるように思える。また、完成以前に通達のあったセルフシーリング・タンクと防弾装甲だが、少なくとも初期の機体には間に合わなかったようだ。

1941年2月末、第22爆撃航空群(BG)への4機を皮切りに部隊への配備が開始されると、B-26は次々に事故を起こした。引き渡し時に銃装を外していたため重心位置が移動した、などという理由は積めばよいだけのことだが、やはり高い着陸速度は大きな問題で、全備時の離陸距離も2,500ft(762m)を必要とした。また、プロペラの地上間隔の不足や、離陸時に高度な操作を行なおうとするとフェザリング状態になり、コントロールを失うことも事故につながったが、これは整備員が電動システムに不慣れなためであった。

しかし、未熟だの慣熟不足だの、と事故原因を乗員や整備員に求めるのはおかしな話だ。その機体で慣熟訓練をせずにベテランにはなれないし、名人でなければ当たらない鉄砲は兵器とは言えない。新しいシステムに慣れるのには誰しも時間が掛かる。その点からしても、何ら対策を示さないまま生産を継続したAAFの責任は大きい。

ともあれ、B-26は41年10月、制式に"Marauder"と名付けられる前に、"Murderer"を始め"Widowmaker""Fiying Prostitute""One A Day of Tampa Bay"といったかずかずの有難くない名前（タンパ湾は訓練基地の場所）を頂戴することになった。

なお、本型の多くがのちに防御装甲の追加、.50cal機銃への換装などの現地改修を施され、大型空気取入れ口を装備した機体もあった。

生産数はシリアル・ナンバー表参照。43年RB-26-MAと改称。



Photo : SMITHSONIAN INSTITUTION

B-26Cの列線。手前からC-25、C-20、B-10、C-10、C-25。訓練部隊の所属と思われる。

B-26A-MA：基本的にはB-26型と同じで、エンジンはR-2800-9または-39（いずれも、1,850hp）のほか-5説などもあるが、ここでは-9装備、のち-39に換装としておく。ただし、A-1の場合は、当初から-39装備であった可能性が強い。

機首、尾部武装を.50cal（400発、一説、多くは現地改修）に換装、防弾鋼板555ℓbを搭載、電気系統は12Vから24Vに変更、後部爆弾倉内に着脱式のフェリー用250ℓℓ（946ℓ）燃料タンク2個を設置、最大搭載量は1,462ℓℓ（5,534ℓ）となった。また、胴体下に22in（56cm）魚雷懸架装置の装備が可能になったとされるが、これはB型からとの説もあり、B-26型にも見られる（後述）から、あるいは同じく改修されたものかもしれない。こうした改修により着陸性能はさらに悪化したうえ、作戦に必要な燃料を積むと爆弾は2,000ℓbが限度であった。

1941年10月～42年4月に引き渡し。レンド・リース法により52機がイギリスに送られマローダーⅠ（FK109/160）となった。43年RB-26A-MAと改称。

B-26B-MA：A型の配備が始まると訓練中の事故はさらに増加したため、1942年3月特別委員会を設置、一時生産を停止して生産継続の可否が検討され、主翼面積の増加など改善策を講じることを条件に5月から生産が開始された。しかし、AAF内部の本機に対する不信は根強く、さらに7月と10月にも諮問会が開かれたが、この時も現場にあるジョージ C.ケニィ少将らの熱望で、生産の続行が決定されている。

主生産型。尾部銃座が0.30cal×2（各800発）となり、尾部が2ft3in（686mm）延長されたのが外見上の相違であるが、計器装置を再設計するなど、内部艤装も大幅に変更された。ミッドウェイ海戦で初陣を飾った4機のうち22BGの2機は魚雷装備を可能としたB-26型であったが、38BGの2機はB-26BまたはB-1（一説存在せず、B型にふくまれる）で、もちろん、魚雷懸架装置やセルフシーリング・タンクは標準装備となっている。また、北アフリカや欧州に初めて進出したのも本型からであった。

42年8月に生産が開始されたB-2は、重量増加に対処するためエンジンを離昇2,000hp、1,920hp/SL、1,600hp/4,420mのR-2800-41に換装したもので、最大速度は311→317mph（501→510km/h）と若干向上、スピナー・キャップは撤去されている。B-3からはその後B-26の標準エンジンとなる-43（2,000hp）を装備、空気取り入れ口は大型化され、熱帯用気化器サンド・フィルターの取り付けが可能となった（のち、以前の機体も多くが改修）。B-4は、離着陸性能向上のため前脚柱を延長、油圧装置、航法装置を新型とし実用性を高めた機体で、当初、あるいは途中から（各説あり）トンネル・ガンを廃し、胴体後両側面ハッチを通し射撃する.50cal（240発）各1に変更された。

これらの短翼型は42年末までに641機生産され、そのうち19機はマローダーⅠA（FL362/380）としてRAFに送られた。

短翼型の改修が戦訓によるものだったのに対し、委員会の決定である離着陸性能改善のため、翼面荷重を軽減すべく主翼を6ft（183cm）延長、翼面積を602→658sqft（55.93→61.13m²）と56sqft（5.20m²）増加させ、フラップはスロッテッド式に変更、垂



Photo : KOKU-FAN

B-26F-1（42-96234）。外板線がよく分かる。主脚扉の突起はB-10およびC型から付いた。



Photo : SMITHSONIAN INSTITUTION

B-26G-1（43-34130）。エンジン取り付け角に注意。固定機銃は地上掃射用に軸線が下向き。



Photo : KOKU-FAN

後方よりB-26Cを見る。手前よりC-10、C-20、C-6、C-5、C-25、C-25、C-20。

B-26諸元表

	B-26	B-26A	B-26B-2	B-26B-10	B-26C-45	B-26G
全幅(m)	19.81	19.81	19.81	21.65	21.65	21.65
全長(m)	17.07	17.07	17.75	17.75	17.09	17.09
全高(m)	6.55	6.05	6.05	6.65	6.65	6.65
翼面積(m²)	55.93	55.93	55.93	61.13	61.13	61.13
自重(kg)	9,696	9,852	10,152	10,886	10,866	10,706
全備重量(kg)	12,538	12,807	15,422	16,783	16,783	——
最大離陸重量(kg)	14,515	14,979	16,380	17,320	17,320	17,328
エンジン名称	R-2800-5	R-2800-9or-39	R-2800-41or-43	R-2800-43	R-2800-43	R-2800-43
離昇出力(hp)	1,850	1,850	2,000	2,000	2,000	2,000
燃料容量(ℓ)	3,042~4,588	3,642~5,301	3,642~6,040	3,642~7,427	3,642~7,427	3,642~7,427
最大速度(km/h/m)	507/4,572	506/4,572	510/4,450	500/4499	450/4,572	459/4,572
巡航速度(km/h)	426	391	418	346	344	348
上昇時間(m/min)	4,572/12.5	——	4,572/12.4	4,572/17.0	4,572/24.5?	4,572/24.5?
実用上昇限度(m)	7,620	7,164	7,163	7,163	6,614	6,706
正規航続距離(km)	1,609	1,609	1,851	1,851	1,851	2,092
最大航続距離(km)	3,540	4,180	4,506	4,587	3,219	3,580
武装(mm×数量・位置)	12.7×2・背 7.62×2・首,尾 7.62×1・胴下	12.7×2・背 12.7×2・首,尾 12.7×1・胴下	12.7×2・背 12.7×3・首1,尾2 12.7×4・胴側固定	12.7×2・背 12.7×6・首2,尾2,側腹 12.7×4・胴側固定	12.7×2・背 12.7×5・首1,尾2,側腹 12.7×4・胴側固定	12.7×2・背 12.7×5・首1,尾2,側腹 12.7×4・胴側固定
正規搭載量(kg)	2,177	1,814	1,814	1,814	1,814	1,814
最大搭載量(kg)	3,631	2,359	2,359	2,359	1,814	1,814
乗員(名)	5	5	6~7	6~7	6~7	6~7

※データは資料によりかなり異なるが、最新のものそのままとした。とくにC/G型の上昇力が悪いのに注意。

直尾翼を20ft(508mm)高くし水平尾翼も付け根で大きくしたのが、43年1月に登場したB-10以降の各型で"Big Wing"と呼ばれている。この改修により最大速度は35mph(56.3km/h)ほど低下したが、着陸速度も82mph(132km/h)まで落とすことができ、ようやく本当の意味での実用機たり得た。武装も.50cal機銃(200発)各1を収めたブリスター・パックを、操縦室後下両側面に各2装備したほか、機首風防右下にも.50cal×1(270発)を追加、合計.50cal×12の重武装となり、とくに機首武装は地上攻撃に威力を発揮した。また、燃料も爆弾倉内の250gal×2を含め1,962gal(7,427ℓ)まで増加している。

以後、B-15は酸素装置を変更、B-20からは操縦室側面に防弾装甲板を装備するとともに、尾部銃座を安全性の高い丸型のマーチン・ベルM-6電動銃塔に変更。これにより全長は56ft1in(17.09m)となった。B-25ではほとんど使われなくなった後部爆弾倉を封止。B-35は気化器除氷装置を撤去。B-40では無雷装置を外した。B-45はパイロットの爆撃照準装置、無線装置を改良して、操縦室右前方窓にV字フレームを追加。B-50は緊急時の爆弾倉閉鎖装置を機械化。迷彩塗装の廃止された最終型のB-55では、爆撃サイトを変更するとともに機首風防右の機銃を除いたが、これは以前の機体にも適用されている。生産終了は44年2月。

B-26C-MO：B型がボルチモア製なのに対し、新設のオマハ工場製(部品はクライスラー、ハドソン、グッドイヤーで製造)だが基本的にはB-10以降と同じ機体。ただし、42年8(一説10)月に生産を開始しており、"Big Wing"としては本型が先輩である。また、写真で見る限りフランス空軍が使用した機体は本型が多い。

恐らくC-5は#41-34748、C-6は#41-34777より後部爆弾倉を廃止。C-10はB-20に相当するマーチン・ベル銃塔装備型。C-30はB-45に当たる機体で、そのうち123機はマローダーII(FB400/522。100機FB418/517は誤り)としてRAFと南ア空軍(SAAF)で使用。最後のC-45は、B-55と同じ機体でやはり迷彩塗装を廃している。なお、オマハ工場は44年4月でB-26の生産を終了、B-29の生産へと移行したため、キャンセルが615(+25?)機あった。

XB-26D-MA：初期のB-26型を42年に改造した氷結防止テスト機。エンジン排気利用の高温空気により、主尾翼前縁の表面を加熱する防氷装置を装備。非武装。

(X)B-26E-MO：C-5の1機(41-34680)を改造した軽量化型。2,000ℓb(907kg)ほど減量、250CE電動銃塔は操縦室直後の背部へ移動。愛称"Gypsy Rose"。

B-26F-MA：さらに離着陸性能の向上を図り、主翼取り付け角(迎え角ではない)を3.5°増加。エンジン軸線が上向いたためプロペラのクリアランスも増え、離着陸時の危険性はかなり減少した。ただし、最高速度も277mph(446km/h)に低下している。非常用脚下げ装置が機械式なったほかは、B-55に準ずるF-1が1942年2月から生産開始。F-2/-6の200機はいずれも艤装をイギリス規格としたもので、44年よりマローダーIII(HD402/601)としてRAFとSAAFで使用。

B-26G-MA：1944年3月からボルチモアで作られた最終生産型。基本的にF型と同じだが、陸軍規格の艤装を陸海軍統一規格品に変更、固定銃から胴体を保護するブラスト避けを装備。C-1自動操縦装置の導入も予定されたが、少数の装備にとどまった。

"Oboe"と呼ばれる夜間爆撃用無線/レーダー装備のパスファインダー型もある。

G-5は燃料系統の操作を簡易化、G-10は後続機を傷つけぬため、尾部銃座下方に空薬莢集積パンを装着。G-15は携帯酸素装置除去。フランス空軍でも使用。G-20は無線装置を変更。G-11/-21各75機はRAFおよびSAAF向けのマローダーIII(HD602/751)。1945年3月30日、最終ブロックG-45の#44-68254"Tail End Charlie"30""がロールアウトし、5,266機をもってB-26の全生産は終了した。

XB-26H-MA：G-25の1機(44-68221)を改造、マーチンXB-48およびボーイングB-47のタンデム式着陸装置研究用テスト機としたもの。外輪はエンジン・ナセルに装備。胴体側面に特別補強用ストリンガ

Photo : USMC



海軍の標的曳航型JM-1"Bonnie"。"FT"の文字は飛行テスト用を表わす。

B-26/JMシリアル・ナンバー表

型式	シリアル・ナンバー	生産数	小計	備考
B-26-MA	40-1361/1561	201	201	1→XB-26D-MA
B-26A-MA	41-7345/7365	21	30	52→マローダーI
	41-7368	1		
	41-7431	1		
	41-7477/7483	7		
B-26A-1-MA	41-7366/7367	2	109	
	41-7369/7430	62		
	41-7432/7476	45		
B-26B-MA	41-17544/17624	81	81	
B-26B-1-MA	41-17626/17703	78	225	※1
	41-17705/17851	147		※1
B-26B-2-MA	41-17704	1	96	※1　19→マローダーIA
	41-17852/17946	95		
B-26B-3-MA	41-17625	1	28	
	41-17947/17973	27		
B-26B-4-MA	41-17974/18184	211	211	
B-26B-10-MA	41-18185/18334	150	150	
B-26B-15-MA	41-31573/31672	100	100	
B-26B-20-MA	41-31673/31772	100	100	
B-26B-25-MA	41-31773/31872	100	100	
B-26B-30-MA	41-31873/31972	100	100	
B-26B-35-MA	41-31973/32072	100	100	
B-26B-40-MA	42-43260/43357	98	101	
	42-43360/43361	2		
	42-43459	1		
B-26B-45-MA	42-95738/95828	91	91	
B-26B-50-MA	42-95829/96028	200	200	
B-26B-55-MA	42-96029/96228	200	200	
CB-26B-MA	?	(?)	(?)	B-26B改修輸送型。詳細不詳
B-26B合計1883機				
B-26C-5-MO	41-34673/34680	8	115	1→（X）B-26E-MO
	41-34682/34686	5		
	41-34688	1		
	41-34694	1		
	41-34696/34701	6		
	41-34743/34776	34		
	41-34788/34847	60		
B-26C-6-MO	41-34681	1	60	
	41-34687	1		
	41-34689/34693	5		
	41-34695	1		
	41-34702/34742	41		
	41-34777/34787	11		
B-26C-10-MO	41-34848/34907	60	60	
B-26C-15-MO	41-34908/34997	90	90	
B-26C-20-MO	41-34998/35172	175	175	
B-26C-25-MO	41-35173/35370	198	199	
	41-35372	1		
B-26C-30-MO	41-35374/35515	142	177	123→マローダーII
	41-35517/35538	22		
	41-35540	1		
	41-35548/35551	4		
	41-35553/35560	8		
B-26C-45-MO	42-107497/107830	334	334	※2
B-26C-MO	42-107831/107855?	~~25~~	~~25~~	25→キャンセル？※2
B-26C-MO	42-107856/108470	~~615~~	~~615~~	615→キャンセル
B-26C合計1210機※2				
XB-26D-MA	?	(1)	(1)	1←B-26-MA
（X）B-26E-MO	41-34680	(1)	(1)	1←B-26C-5-MO
B-26F-1-MA	42-96229/96328	100	100	
B-26F-2-MA	42-96329/96428	100	100	100→マローダーIII
B-26F-6-MA	42-96429/96528	100	100	100→マローダーIII
B-26G-1-MA	43-34115/34214	100	100	
B-26G-5-MA	43-34215/34414	200	200	
B-26G-10-MA	43-34415/34464	50	125	一説G-5-MA
	43-34540/34614	75		一説G-5-MA
B-26G-11-MA	43-34465/34539	75	75	75→マローダーIII
B-26G-15-MA	44-67805/67944	140	140	
B-26G-20-MA	44-67970/67989	20	60	
	44-68065/68104	40		
B-26G-21-MA	44-67990/68064	75	75	75→マローダーIII
B-26G-25-MA	44-68105/68221	117	118	1→XB-26H-MA
	44-68254	1		
B-26G合計893機				
XB-26H-MA	44-68221	(1)	(1)	1←B-26G-25-MA
AT-23A-MA /TB-26B-MA	42-43358/43359	2	208	
	42-43362/43458	97		
	42-95629/95737	109		
AT-23B-MO /TB-26C-MO	41-35371	1	375	
	41-35373	1		1→JM-1
	41-35516	1		1→JM-1
	41-35539	1		1→JM-1
	41-35541/35547	7		7→JM-1
	41-35552	1		1→JM-1
	41-35561/35872	312		189→JM-1
	42-107471/107495	25		25→JM-1
	42-107831/107855	25		
TB-26G-15-MA	44-67945/67954	10	57	10→JM-2
TB-26G-20-MA	44-67955/67969	15		15→JM-2※3
TB-26G-25-MA	44-68222/68253	32		32→JM-2
TB-26合計640機／B-26総計5266機※2				
JM-1	#66595/66794	(200)	(225)	200←AT-23B
	#75183/75207	(25)		25←AT-23B
JM-1P	?	(?)	(?)	?←JM-1、写真偵察型
JM-2	#90507/90516	(10)	(57)	10←TB-26G-15-MA※4
	#90517/90531	(15)		15←TB-26G-20-MA※3,5
	#91962/91993	(32)		32←TB-26G-25-MA※6
JM合計282機（生産数に含まれず）				

注1：B-26B-MAとする説あり。注2：この25機も生産とする説あり。おそらく誤りだが、キャンセル機のリストにはなく、正しい場合、C型の生産数は1,235機となり、B-26の総生産数は5,291機となる。注3：このうち、s/n44-67960/67969（10機）は引き渡されていない。注4：ex 44-67945/67954。注5：ex44-67955/67969。注6：ex44-68222/68253。

ーを持つ。愛称は "Middle River Stump Jumper"。45年5月4日に試験を開始。48年ZXB-26H-MAと改称。

AT-23／TB-26／JM：戦闘機の高速化にともない、標的機にも高速度が要求されるようになったことから、B-26の機体を利用して作られた訓練・標的曳航型。武装、装甲など実戦用装備をすべて外し、尾部に標的曳航装置を装備している。AT-23A/Bは44年夏にそれぞれTB-26B/Cと改称。TB-26GにAT名はなく、全機JM-2となった（10機は引き渡されず）。それぞれB-26B/C/Gを基にしているが、言われるような改造機ではない。JMはそれらを海軍が譲り受けたもので、全面黄のJM-1と無塗装のJM-2のほか、JM-1改造の写真偵察型JM-1Pがあった。

マローダーを評して、「数少ない軍用機の成り金 "rags to riches" 物語」だと書いたものがある。が、事故の多発がボロ＝貧乏名のは分かるとして、果たして金持ちになったのだろうか。欧州や北アフリカでの活躍は充分認めたうえで、金持ち＝名機ではない、と言わざるを得ない。意欲的な機体ではあったが、やはり "Martin's Miscarrige"（早産）であったのだ。

MARAUDER Photo Album

●写真解説：牧 英雄
Photo Caption: Hideo Maki



Photo: SMITHSONIAN INSTITUTION

← タキシーテスト中のB-26第1号機(40-1361)。前車輪式は当時の最新流行脚配置で，新鋭の多発機は皆，競って採用した。こうしてみると，胴体など空気抵抗の軽減に最大の努力を払ったのがよく分かるし，プロペラの回転も力強く，まずは最新鋭機の晴れ姿といったところだが，同じ無塗装でもラダーのストライプがいかにも古めかしい。おそらく数日後の1940年11月25日，この"Old Grandpappy"は，ケン・エベルと副操縦士ボブ・フェニモア，航空機関士アル・ルッスキーの手によって，初めて空を飛ぶことになる。

→ オリーブドラブ41，ニュートラルグレイ43の塗装となったB-26-MA。航空軍団技術学校の第10基飛行隊(Air Base sqn)の所属機。ご存知のように，当時の陸軍機は尾翼にその所属を記しており，"AB"が基地飛行隊を，"10"が第10飛行隊を表わしている。"66"は機体番号。また，国籍マークの後ろに付けられているのが技術学校のエンブレムだ。説明はないが，塗装と左の兵士の服装からして，開戦直前ころの撮影と思われる。



Photo: C.M.Daniels, Jr.

Photo: USAF



← 胴下にダミー魚雷を懸架したB-26A-1(41-17462)。この写真の説明は必ずミッドウェイ海戦のことなので便乗するが，参加したのはA型ではなく，69BS/38BGのジェームズ F.コリンズ大尉，ワトソン中尉機(被撃墜)は，生産が始まったばかりの新品B-26B，戦闘軍団18RSのジェームズ P.マリ，ハーバート・メイヤーズ(被撃墜)両中尉機はB-26型で，なんとか生還しDSC(殊勲十字章)を授けられたマリ中尉機(40-1391)には500ヵ所以上の弾痕があったという。



Photo : USAF

↑　出撃50回記録時の34BS/17BG(M)，B.M.ロイド大尉のB-26B-2 "HELL CAT"（41-17903）。空気取り入れ口は大型化改修されている。34BSは，1942年6月24日アルジェリアに進出，12月30日に初陣を飾ったが，機体にNorth Africa,South America,North Africa,Sicily,Pantelleria,Sardiniaと転戦地が書かれており，43年秋の撮影と分かる。無事でいたならこのあと，コルシカ島に渡って44年1月のアンツィオ作戦に参加，44年夏には南フランスの土を踏んだことだろう。

↓　イングランドの田園上空を飛ぶ553BS/386BG(M)のB-26B-15 "La Golondrina"（AN-X，41-31583）とAN-U（41-31616?）。553BSは1942年11月25日に編成，12月1日より活動，翌43年6月3日イギリスに進出し，7月30日に作戦を開始した。説明に45年6年1日とあるが，そのころはすでにA-26Bに改編しており，43年6月29日～8月14日（実際はそのあとも）の短期間使用された赤フチ付き国籍マークや出撃回数(16回)，田園の風景からして，明らかに43年8～9月ごろの撮影である。なお，翼前縁が黒っぽく塗られているが，防氷ブーツが付けられているわけではない。

Photo : USAF



→ 対空砲火をついて爆撃に向かう452BS/322BG(M)，ポール・シャノン大尉のB-26B-25"MILD AND BITTER"(DR-X，41-31819)。マローダーには出撃100回以上の機体が250機もあるが，1944年5月9日，58,000mileを飛んで最初の100回出撃（99回も同日）を達成した機体。おそらくその当日の撮影で，のちに展示された機体にはフィリップ・ブリッジス大尉以下の名前が見えるので，おそらく当初は同大尉らが搭乗していたのであろう。



Photo : USAF

→ 449BS/322BG(M)，ウィリアム G.フォート大尉のB-26B-25 "FLAK-BAIT"(PN-O，41-31773)とB-26G-5(PN-X，43-34371)。PN-Oは出撃最多記録202回を持ち，現在も国立航空宇宙博物館に保存されている5,266機中最も有名なB-26で，322BG司令ジョン S.サミュエル大佐(71回作戦)が副操を務めた1945年4月17日の200回出撃時の撮影。43年8月16日の初出撃以来，この日までに177,460mileを飛び，この間，フォート大尉は8,588回作戦に従事している。両機のエンジン取り付け角度の違いにも注意。



Photo : SMITHSONIAN INSTITUTION

Photo : USAF



← 444BS/320BGのB-26B-45(42-95793)。444BSは1942年6月19(一説23)日編成，7月1日から活動を開始し，イギリス(8月27日～)を経て，43年1月8日アルジェリアに到着，4月22日にモンテスキューから最初の出撃を行なった。以後パンテレーリア，シチリア，サルデーニャ，コルシカ各島を転戦しながら北上，44年11月11日には南仏のロングビクに進出した。写真は45年春，第1統合戦術空軍(TAF)傘下で作戦中のもの。444BSは殿ロマローダー部隊として知られるが，ほかに9AFの454BS/323BG，599BS/397BGなども使用している。

→ 1944年3月8日，エセックス州マッチング基地（AFF No.166）から出撃する391BG（M）のB-26B-50 "McCARTY'S PARTY"（s/n不詳）。尾翼の黄色い三角形が391BGを表わすマーキングで傘下に572〜575BSを持つ。43年1月15日編成，21日より活動を開始し，44年2月15日この地から出撃したのが初陣であった。このあと9月19日にフランスのロイエ/アミイに進出，45年4月16日A-26に改編しベルギーに移動するまでに，B-26で159ミッションを行なっている。



Photo : USAF

← 北アフリカの基地から発進する440BS/319BG（M）のB-26C-45（88=42-107565，97=42-107661）。444BS/320BGとするのは誤りで，尾部とカウリングの白線でそれと分かる。ともあれ，こうした編隊離陸ができるところがいかにもアフリカらしい。日付不詳のため基地名も分からないが，機種（当初B，のちB-2）からして1943年なのは間違いない。319BGは12AFの47BW（のち42BW〈M〉）傘下で最初に北アフリカに到着した部隊で，42年11月28日，メゾン・ブランシュ基地からスファクス港を攻撃したのが初出撃であるが，その後の21日間に10回任務を行ない，BG司令やXII BC司令を含む10機を失った。



Photo : USAF

→ 454BS/323BG（M）のB-26C-45（RJ-H，42-107614）とC-25（RJ-S，41-35253）の美しい編隊写真。454BSは1942年6月19日編成，8月4日活動開始，43年5年12日にイギリスに渡り，7月16日より8AFに編入（10月から9AF），D-Day時にはエセックス州アールス・コーン基地（AAF No.358）に在ったが，その後ボールー（同No.408）を経て，8月26日にフランスに移動，各地を転戦した。写真は進出当初のもので，上面のインベイジョン・ストライプの消し跡がある。なお，B-45，C-30より風防のV字枠を廃止する説があるが，逆なのはこの写真でも明らかだ。

Photo : USAF





↑　雪のボーモン・シュール・オアーズ基地に翼を休める554BS/386BG（M）のB-26G-5 "Manie"（RU-D、43-34413）とG-10（RU-B、43-34422）。写真では分かりにくいがG-10には尾部下面に空薬莢受けのフクラミがあり、それが両型の唯一の相違である。胴体上面がミディアムグリーン42に塗られているが、こうした機体は数多く、とくに9AFのG型では標準塗装に近い。編成などはP.137下写真の553BSと同じで、1944年10月2日にエセックス州グレート・ダンモー（AAF No.164）から北仏の当基地に進出したが、このあとA-26Bに改編、4月10日にはさらにベルギーのセント・トロンドに移動した。1945年1月14日撮影。
Photo USAF

Photo USAF

↓　資材軍団技術部門で、B-47、-48開発用のタンデム降着装置試験機として使用されたXB-26H "Middle River STUMP JUMPER"（44-68221）。G-25の改造機で、1945年3月に始められ、5月4日にマ社のE.R."ダッチ"ゲルビンにより初飛行した。車輪間隔226in、3（2？）点角は4°10'、車輪は直径4ft程度と思われ、前脚は左右各30°ステアリングできる。補助外輪は直径26inで、写真では接地しているが、3.5inのクリアランスがあった。





Photo: USAF

← 1943年夏から生産されたB-26Bの訓練・標的曳航型AT-23A(42-95666)。P-51/A-36に代表されるように,当時は機種(任務)が変わるとまったく別の名称が与えられたが,"A"型としたのが紛らわしかったのか,44年夏にはTB-26Bと改称。大戦中のこうした例は珍しい。よく改造機とされるが,いずれも最初からこのような無塗装の非武装機として完成。本機は後期に属する機体だが,主翼マークは赤フチを塗り直したようにも見える。AT-23は当時の練習,汎用機としては大変な高性能機で,この種の転用機では異例の生産数である理由もそのあたりにあろう。

→ 標的グライダーを曳航するVJ-15のJM-1とチェイス機のF6F-5N(所属不詳)。VJ-15は,厚木に基地を置き日本ではお馴染みだったVC-5の前身(46~49年ごろ一度解散し50年8月16日VU-5として再編)である。JM-1はAT-23B 375機のうち225機を海軍が譲り受けたもので,当初は全面オレンジイエローであったが,のち写真のように無塗装(垂直尾翼はインターミディエイト? ブルー)となった。JM-2は最初から無塗装である。



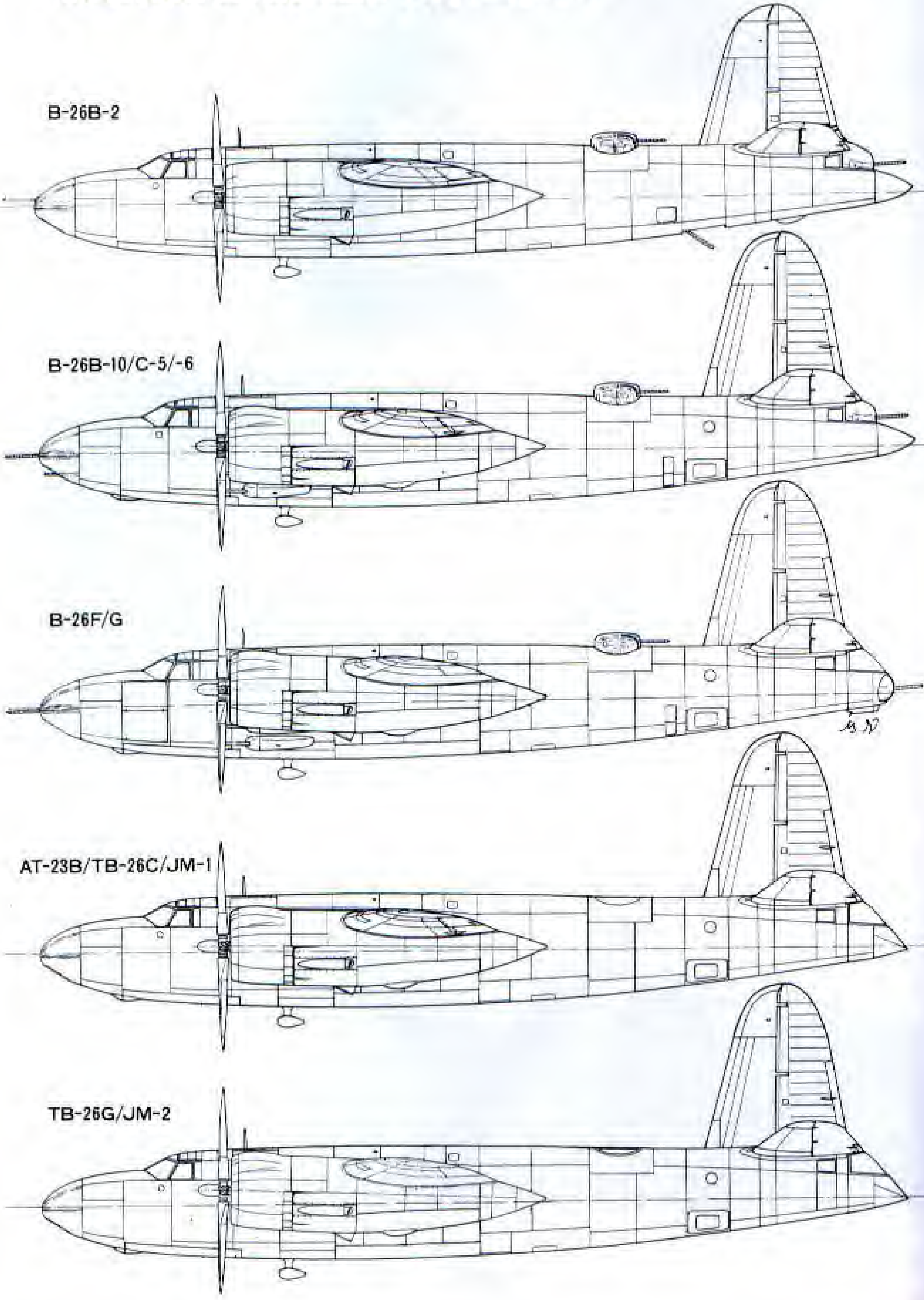
Photo: USMC

Photo: SMITHSONIAN INSTITUTION

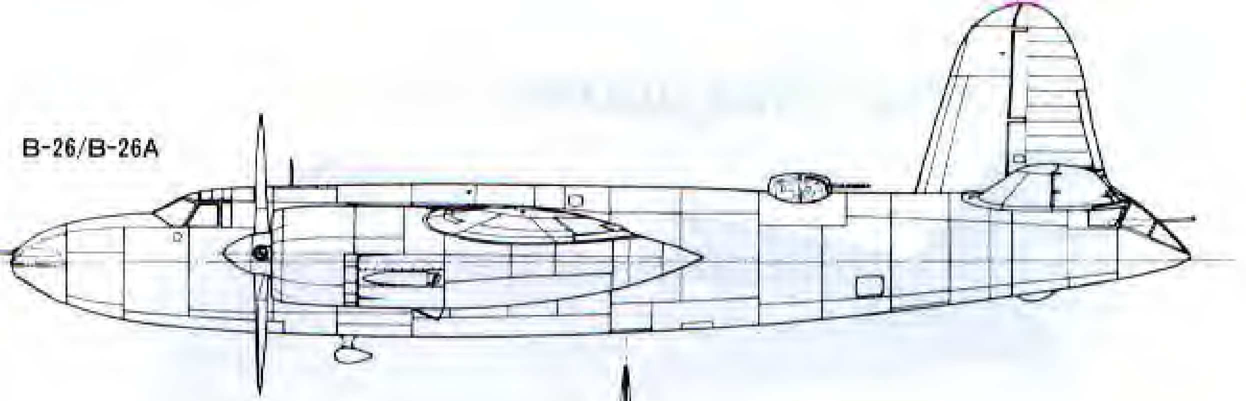


← イギリス空軍の使用したマローダーIII(HD482)。シリアル・ナンバーからB-26F-2の1機(42-96409)だと分かる。RAFは1941年末に試験的に3機を受領したのを始めとして,合計544機(うちIAの2機は引き渡し前にクラッシュ)ものマローダーを使用,42年8月10日から中東に配備されたが,見慣れぬ機体のため,初期(42年12月16日)にはスピットファイアに撃墜された機体(Mk.I, No.14sqn)もあった。なおMk.IIIはNo.14, 21, 30, 39およびSAAF No.12, 24, 25sqnで使用。

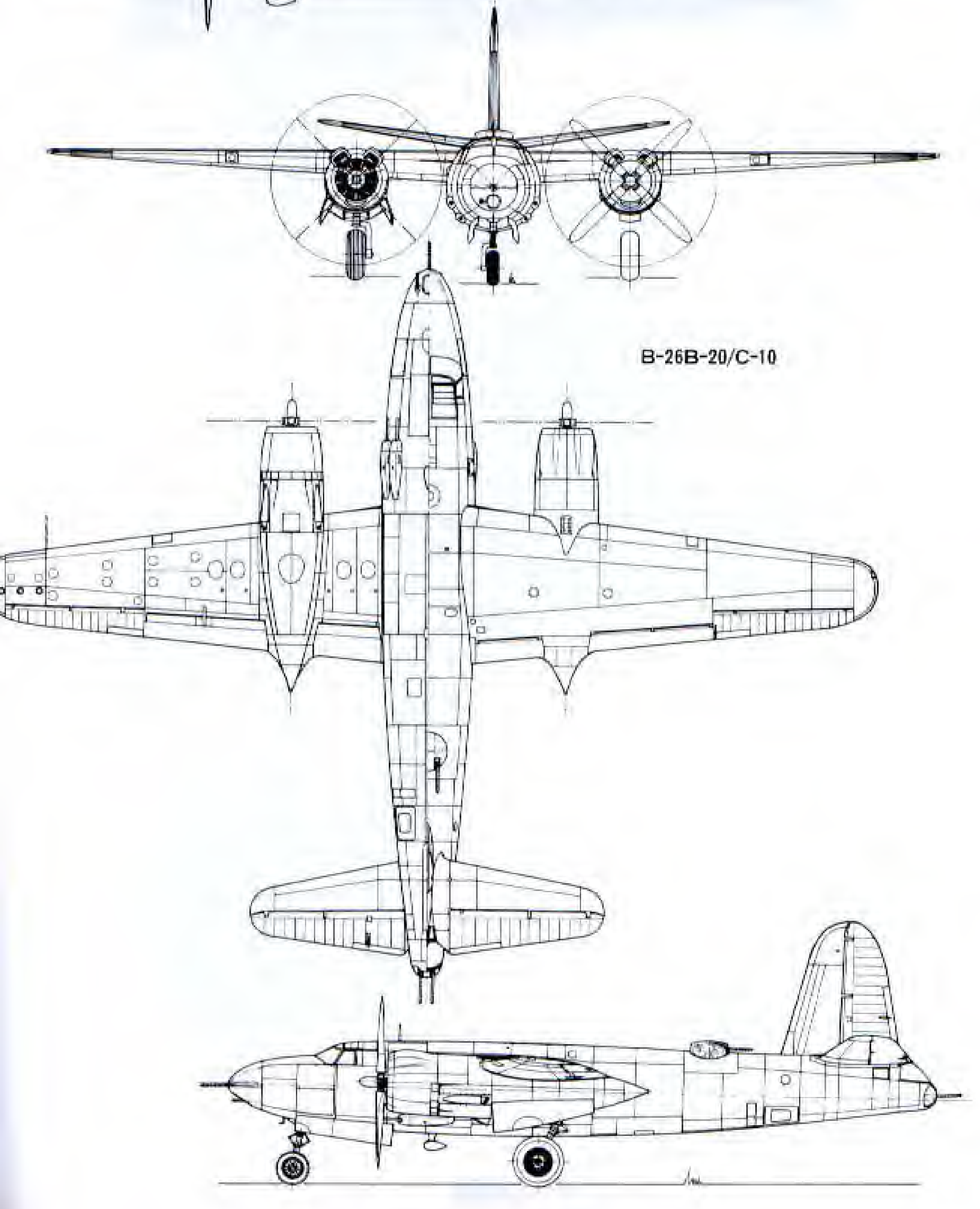
MARAUDER DEVELOPMENT TYPE *Drawing by Hideo Maki*



B-26/B-26A



B-26B-20/C-10



Illustrated Warplane（折り込みイラスト解説）



作画：小泉和明 Kazuaki Koizumi
解説：菊地秀一 Shuichi Kikuchi

柳は手折られ、出発つ者に手向けられる。

その日1937年8月4日の夜、われわれは、柳を受ける立場にいた。

酒は、喉をうるおすために酌がれ、杯はかたむけるために、回された。「江西[illegible]」「八仙寿」……酒はいろいろ用意されていたが、われわれの征途に、迷いはなく、道は一筋に続いていた。──上海へ。

江南の燎原を野火が駆けていた。

日本の侵透、許されざる暴挙。

われわれは、漠北に匈奴を逐った二千年前の漢の将軍のように出陣の宴を張り、1千2百年前に一夜の宴を設けて一期を惜しんだ詩人の友のように、残された時間のふところに抱かれて過ごした。

“勧君更尽一杯酒”…………。

翌朝、杯の代わりに右手のハンドルを握り、回し続ける。機首下面ふくらみに脚がおさまるまでに、朝日の青雲浦飛機場の周回路に乗る。

空中には、高志航大隊長に率いられた、第4大隊がやや高く編隊を組み、地上には、劉超然大隊長が統率する第9大隊が、離陸の順番を待っていた。丁紀徐隊長指揮のわれわれ第5大隊は、地上に尾を垂れ、中空へと頭をもたげる1匹の青龍となり、天空をうかがっていた。

再見、南昌。

再見、鄱陽湖。

湖の水は、大河となり、大河は大海に出会う。それが長江で、そこが上海だ。

第5大隊は、上海の西北400里、揚州にとどまり、14日から、戦闘に入った。

戦闘初日。台風のあおりを受け、低く垂れ込めた雲から、ようやく少し晴れ間が顔をのぞかせた。夕刻出撃。

上海の日本兵も長江に浮かぶ日本艦艇も、闇と雲に呑まれて、上海まで往復2時間の飛行は、無駄ぼねに終わった。

ところが、同じころ、杭州ではわれわれを驚かす戦闘が展開されていた。第4大隊が、台湾から飛来した日本の爆撃機相手に、歴史的勝利をおさめたのだ。

六比零的勝利。

英雄的第4大隊は、1機も失うことなく、6機を撃墜した。

次はわれわれ、第5大隊の雄鷹の番でなければならなかった。

“不尽長江滾滾来”

1日おいて、16日午前零時、空軍作戦命令第四號が、発令された。

朝まだき、上海市街。8時半ごろ、日本軍兵営の6ヵ所から、ほとんど同時に火の手が上がった。それは、この朝出撃した、丁紀徐率いる第5大隊15機の霍克三の凱歌だった。

だが、神は黄河の水のように気まぐれで、飛行機乗りは砂漠の湖のように儚い。

わずかの被弾で燃え墜ちる日本機の呪いが、その日の午後、機番2503を操る張慕飛の燃料タンクを貫いた。張は、日本軍占領下の滬東運動場に不時着したが、農民らに助けられ、奇跡的に部隊に帰還した。

しかし、誰もが張のように幸運というわけではなかった。

「わたしは将来生きてみなに会えるかどうか分からない。天空を飛翔して日本機を叩き落とし、そしてみんなの今晩の友情をありがたく思うだろう。そして、いいか、ひとたび天空に昇り、敵を殺し、仇敵が滅びなければ、誓って生きては戻らない！」

8月4日のあの夜、南昌で催された空軍の出征祝いの宴で、飲み干した杯を床に叩きつけて、勝利を誓った第21中隊長の李桂丹も、翌年2月には、天空よりもはるかに遠い、あの世へ飛び立った。

ホークIIIの主要諸元：全幅9.60m、全長7.16m、全高2.96m、エンジン　ライトサイクロンR-1820 F53 770hp×1、最大速度387km/h、航続距離930km、全備重量2,085kg、武装12.7mm×2、7.7mm×1。

（カラーリング・ワンポイント）

本文中、霍克三とあるのは、ホークIIIの中国語。この機体は、アメリカのカーチス社製。中国は、同機を総数102機購入した。カラーリングはシンプルで、機体は上下面ともオリーブドラブ。ただし、アメリカ軍でよく使われていたものより濃い。プロペラは表面がシルバーで、裏面がブラック。ラダーは、ホワイトとブルーのボーダー柄。機番はホワイトで、25中隊の3番機を意味する。また、上翼真下の胴体には、ホワイトで「寧波（ニンポー）四號」と書かれている。この名前は、36年10月に蒋介石の50才の誕生日を記念しておこなわれたイベントの際につけられたもの。このイベントでは、各地からの寄付で購入した機体が中国空軍へ寄贈された。イラストは、寧波地区から寄贈された機体。なお、数字は写真などから四と解釈した。

★　今回のイラスト作成にあたり、「中国的天空」（サンケイ出版）の著者である中山雅洋先生から貴重な資料およびアドバイスをいただきました。また機首の文字などの資料では、[illegible]氏より多大なアドバイスをいただきました。御二方にこの場を借りてお礼申し上げます。　小泉和明



カーチス・ホークIII／CURTISS HAWK III

作画：小泉和明／Illustration by Kazuaki Koizumi


Photo : IMPERIAL WAR MUSEUM

【第28回】ジョン・カニンガム／イギリス空軍

John Cunningham

DH MOSQUITO NF. XVII (VY-R/DZ302G) RAF, 1944

全面ミディアムシーグレイ，上面側にダークグリーンの迷彩。国籍標識は主翼上面がタイプB，胴体がタイプC1。コードレターはダルレッド，S/Nは黒。機首レドームは無塗装。特異な機首レドームはジャミング性能に優れたAI MK.Xレーダーが搭載されている。



Illustration : Motoaro Hasegawa

軽爆撃機DH.98モスキートの開発を行なうが，原型機の初飛行は40年11月のことで，カニンガムは出征して空軍にいたため，同機の開発試験には直接関与しなかった。しかしその後，彼は実用になったモスキートの夜間戦闘型で戦うことになる。

カニンガムは39年9月にドイツ軍のポーランド侵攻で第二次大戦が勃発すると，直ちに現役復帰が命じられ，これまで訓練を続けていたNo.604sqnで戦うことになる。これに先駆け，No.604sqnは38年1月12日にブリストル・ブレニムＩＦ夜間戦闘機を補助空軍としては初めて受領しており，8月までにNo.600/601sqnとともに49機のブレニムＩＦを運用することになる。

ブレニムでは戦果なし

ブレニムは35年に初飛行した高速軽爆撃機で，37年7月からブレニムMk.Ｉがワイトン基地のNo.114sqnに初配備されている。このブレニムＩにAI（空中要撃）Mk.Ｉレーダーを搭載，胴体下面に7.7mm機銃4挺と弾薬をひとまとめにしたガンパックを装着した夜間戦闘機がブレニムＩＦで，レーダーはその後，AI Mk.III/IVに変更されている。

3飛行隊のうちNo.601sqnはその後ハリケーンに改変されており，補助空軍のブレニム夜戦飛行隊はNo.600sqnとNo.604sqnだけになった。40年5月10日，ドイツはフランスに対して全面侵攻を開始したが，それまではフォニーウォー（まやかし戦争）と呼ばれる空白期間で，カニンガムにも戦闘参加の機会はなかった。フランスの戦いはドイツ軍の圧勝に終わり，ダンケルクから本国へ逃げ戻った英軍は，ドイツの海峡越え攻撃に備えることになる。

補助空軍のブレニム飛行隊も，No.600sqnはドーバー海峡北部，ノースフォアランド岬に近いマンストン補助飛行場（ビギンヒル・セクターの衛星基地）へ移動しており，カニン



ガムの所属するNo.604sqnは逆に西へ移動した。新しいホームベースはイングランド南西部を担当するNo.10 Gpでも最も東に位置するミドルウォロップ・セクターの中心基地ミドルウォロップで，バトル・オブ・ブリテン直前の40年8月にはハリケーン飛行隊No.238sqn，スピットファイア飛行隊No.906"ウエストライディング" sqnが展開していた。

このほかブレニムⅠF夜戦は正規飛行隊4個，No.11Gp/ノースウィールド・セクターのNo.25sqn（マートルシャム基地），No.12Gp/ウィタリング・セクターのNo.23sqn（コリー・ウェストン基地），同ディグビー・セクターのNo.29sqn（ディグビー基地），No.13Gp/キャタリック・セクターのNo.219sqn（キャタリック基地）にも配備されている。また，No.11Gp/タングメア・セクターのタングメア基地には，夜間戦闘の研究開発を行なうFIU（戦闘要撃部隊）が編成されている。

ブレニム夜戦による初戦果は40年7月22日夜から23日未明にかけて，FIUによって記録されており，ジェフリー・アシュフィールド中尉の操縦するブレニムⅠFがサセックスの海岸線でドルニエDo17を撃墜した。しかし，複葉戦闘機と比べれば高速であったブレニムも第二次大戦が始まったころには並みの性能になっており，メッサーシュミットBf109などのドイツ戦闘機には遠くおよばず，Do17やユンカースJu88などの双発爆撃機と大差ない速度性能だった。

しかも，当時のレーダーはエレベーション（迎え角）とアジマス（方位角），ふたつのCRT（ブラウン管）に地表および目標からの反射波，発信器からの直接受信波という3つのブリップ（レーダーエコー）を表示，おおまかながら距離，方位，高度を知ることができる。この表示方式はオーバーラッピング・ビーム方式と呼ばれるが，信号の強いブリップは左右あるいは上下の振れが激しく，ギザギザのモミの木のような形になることから，クリスマスツリー方式とも呼ばれる。

このような単純な方式だけに，地上のレーダー局からの誘導が不可欠で，それでも実際に敵機と遭遇できるチャンスはごくまれであった。また，敵味方識別技術が未熟であったため，射弾を送り込む前には目視による確認が不可欠だった。また故障が多く，電気も食うため長時間の使用ができず，バトル・オブ・ブリテン期間中にブレニムが撃墜したドイツ機はわずか6機で，カニンガムに戦果はなかった。

空軍としてもブレニムに満足していたわけではなく，Mk.III，Mk.IVとレーダーを近代化，同時に双発要撃機の開発を急がせた。担当したのはブレニムの経験を持つブリストル社で，ボーフォート雷撃機を改造，ロールスロイス・マーリン液冷エンジンの不足からブリストル・ハーキュリーズIII空冷エンジンを搭載したボーファイターMk.Iが39年7月に初飛行した。

最初の実用型ボーファイターⅠFにはAI Mk.IVレーダーが搭載されており，機首下面に4門の20㎜機関砲を並べた。その後，主翼内にも7.7㎜機

銃6挺を搭載した後期型が登場，パワーアップにより速度も初期の性能を出せるようになった。

ボーファイター1Fを最初に配備したのはFIUで，後方のキャタリックで同機を初受領したNo.219sqnが9月からロンドン南部，ケンリーの衛星基地，レッドヒルに移動，バトル・オブ・ブリテンに参戦している。続いてNo.23sqnへも"ボー"の配備が始まったが，まだ機数が揃っておらず，しかも乗員訓練の最中だったため，ドイツ軍の海峡越え昼間爆撃が一段落する9月末までに活躍のチャンスはなかった。

ボー夜戦の初戦果記録

ドイツの英本土空襲は40年10月から主として夜間爆撃に切り替えられ，ようやくボーファイターを手に入れたNo.604sqnにも，活躍の機会がめぐってきた。ボーファイター初の夜間撃墜は11月19日から20日にかけてのことで，ジョン・カニンガム大尉はレーダー手ジョン・フィリップソン軍曹とともに要撃に上がり，Ju88 1機を10分以上も追撃し，一連射でこれを撃墜している。

12月になって英独は，アメリカの仲介でクリスマス休戦に合意，バトル・オブ・ブリテンは事実上終了した。カニンガム/フィリップソンは12月中にもHe111とJu88を1機ずつ撃墜，DFC（空軍殊勲十字章）を授与されている。しかし，41年になるとこのペアは解消され，替わってジミー・ラウンズリー軍曹が彼のボーファイターに乗り組んだ。前にも書いたように，夜戦における勝敗の帰趨はレーダー手によるところが大きい。その意味で，カニンガム/ラウンズリーは英空軍夜戦部隊でもベストペアのひとつとなった。

なお，バトル・オブ・ブリテンが一段落すると，その評価をめぐって空軍上層部で論争が起きる。これに関しては何度も書いたので重複は避けるが，戦闘機軍団司令官ヒュー・ダウディング大将が更迭され，後任に空軍参謀本部長ウィリアム・ショルト・ダグラス少将が就任した。同時に，戦闘機軍団の花形，No.11Gp司令官にはダウディング派のキース・パーク少将に替わって，No.12Gp司令官でショルト・ダグラス派のトラフォード・リー・マロリー少将が就任した。

ショルト・ダグラスとリー・マロリー，そして義足のエースでタングメア航空団司令のダグラス・バーダー中佐（最終撃墜数23.3機）というと，3個飛行隊からなる航空団が一丸となって敵爆撃隊に対抗するビッグウイング戦法で有名だ。しかし，ショルト・ダグラスは地上レーダーによる早期警戒網の建設に努力したことでも知られており，夜間戦闘機との組み合わせでさらに効率的な要撃を行なうため，戦闘機軍団司令官に就任すると夜間戦闘機隊の増強に着手している。

短い休戦期間が終わると，英空軍はフランスに展開するドイツ軍に対して攻勢に出る。ドイツ空軍の主力は40年12月から始まった対ソ戦のため東部戦線に移動しており，空戦は散発的なものになっていた。カニンガム/ラウンズリーの新しいペアが初戦果を上げるのは41年4月になってからで，ふたりは8月だけで8機のHe111を撃墜しており，4月15日にはひと晩に3機という記録的なスコアも含まれていた。

白昼の空戦なら1日に5機以上を撃墜することも珍しくないが，夜間に1日3機はこれに相当する記録といえるだろう（ドイツ空軍の夜戦トップエース，ハインツ・シュナウファー=最終撃墜数121機のひと晩7機は別格）。4月の戦闘によりカニンガムは一気にダブルエースとなり，その功でDSO（殊勲章）を受章したが，「キャッツアイ」のニックネームもこの時期に与えられている。

5月にはさらに4機のスコアを上積みするが，中でも31日にはミドルウォロップを視察していた国王ジョージ6世と随行の軍高官，報道陣の見守る中を離陸，He111を撃墜している。これによりキャッツアイ・カニンガム少佐は一躍有名人となり，8月には中佐に昇進してNo.604sqnの指揮を任されることになる。

ハンガー脇でくつろぐ604sqnの士官達。いちばん手前がカニンガム中佐，1942年撮影。



Photo: IMPERIAL WAR MUSEUM

He111を発砲せず撃墜

ミドルセックス州飛行隊はバトル・オブ・ブリテン後もミドルウォロップに展開，ドイツ空軍が「ブリッツ」と呼んだ41年前半の夜間爆撃作戦に対抗して南イングランド中部港湾地帯の防空に当たった。カニンガムとラウンズリーのペアが撃墜記録を更新していったのはこの時期で，多大な損害を受けたドイツ軍はブリッツに終止符を打つ。そのため，カニンガムのNo.604sqnにおける撃墜記録の上昇曲線はここで止まる。



夜戦（キャッツアイ任務）の代表的なパイロット，左からグリーン，カニンガム，クルー1943年ハンスドンにて。 Photo: IMPERIAL WAR MUSEUM

彼は8月から42年7月までNo.604sqnの飛行隊長職にあるが，この間にHe111 1機を昼間撃墜しただけで，撃墜数16機（うち1機が昼間撃墜）の夜戦トップエースとして実戦任務を退いた。4月23日と24日にドイツ軍は50機を超える爆撃機を繰り出し，コーンウォール半島付け根部のエクセターを連夜夜間爆撃したが，No.604sqnでは久しぶりに訪れた好機を生かすことができず，カニンガム機がDo217爆撃機を捕捉したものの，攻撃を行なうこともできずに逃げられてしまった。

続いて5月23日には，カニンガムとラウンズリーが搭乗するボーファイターは海岸線に接近してくるボギー（正体不明機）を要撃するため，まだ陽光の残るミドルウォロップを離陸した。早期警戒レーダー局の指示で目標へ向かい，自機のAIレーダーで捜索，He111を発見した。カニンガムは敵機の後方に占位，これを追尾するが，背部銃座のMG15 7.9mm旋回機銃は無言のままで，射撃のチャンスがあったもののそのままぴったり背後について追尾を続けた。

He111は激しい機動でかわそうとしたが，限界速度を超えて引き起こし不能となり，地面に激突した。カニンガム機も一時は600km/hを超える速度超過状態となったが，何とか離脱して無事基地へ戻っている。なお，墜落したHe111は情報機関の調査で，ドイツの実験部隊KG100（第100爆撃航空団）の所属機と分かった。詳細は不明だが，墜落機が特殊な実験機で，そのため反撃がなかった可能性もある。

カニンガムは6月末までNo.604sqn飛行隊長を務め，7月から短期休暇の後，しばらく訓練部隊で指揮官を務めることになる。なお，カニンガムには飛行隊長期間中の功績で，ふたつ目のDSOが授与されている。彼が転任した直後の8月初頭，No.604sqnはAI Mk.IVレーダーの替わりにAI Mk.VIIセンチメートル波レーダーを搭載したボーファイターVIFの配備を開始している。

AI Mk.VIIはディッシュ形アンテナで走査する形式のレーダーで，周波数がメートル波からセンチメートル波に替わり，探知できる距離，範囲とも広がった。ディスプレイもひとつのCRTに，方位/高度/距離を表示できる方式に変更されている。AI Mk.VIIの探知距離は最大6 mile（約9.7km）で，8 mileまで性能向上させたAI Mk.VIIIも続いて実用化した。

No.85sqn飛行隊長に

戦闘機軍団司令官ショルト・ダグラス中将が「夜間戦闘機隊の増強を図ったことは既述の通りで，40年11月に6個だったブレニム，ボーファイター飛行隊は，41年5月にはNo.68/85sqnが加わり（その替わりNo.23sqnがなくなる）7個となっている。このうちロンドン北東，ノースウィールド・セクターのハンスドンに展開していたNo.85sqnはボーファイターではなく，ダグラス・ボストン爆撃機にAI Mk.IVレーダーを搭載したハボック1を運用していた。

しかし，英空軍戦闘機軍団夜戦隊の主力となるのは，カニンガムの古巣であるデハビランドが開発したモスキート，別名"ウッドゥン・ワンダー"（木製の奇跡）。空軍は当初から夜戦型の導入を予定していたため，41年5月に初飛行した試作3号機は当初からAI Mk.IVレーダーを搭載していた。この試作3号機から発展した初の量産夜戦型モスキートNF.IIで，その年12月には早くもハンスドンに展開するNo.157sqnへ初配備



JUNKERS

Ju87B型,R型の
細部徹底解説

その2

過給器,オイルクーラー,ラジエーター,コクピット

国江 隆夫

文中イラストも筆者©

機体寸法とC型

本来，機体に関しては前回の各型概要のところでとり上げようとしたが，C型（C-1）の公文書が掲載された資料があることを思い出し，それとともに検討するためにここで取り上げることにした。ところで，B型においても公式寸法は一部異なり，厳密にいうならば翼端灯，尾燈を含むかどうかでもその寸法が変わってくることを理解していなければならない。

全長に関してはB，R，C型ともに11．00mであるが，11．10mとしている公式図もある。全幅はB，R型が13．80m，C型は翼端部のカット分が短く，13．20mとなっている。全高は図により異なるが，全型ともに3．77m。水平尾翼幅はやはり全型ともに5．00mである。またこれはB型しか分かっていないが，左右の機銃中心間の距離は4．80m，左右脚中心間の距離は2．96mとなっている。

さてC-1における改修点を資料から見てみる。前回概要で触れた以外に，まずR型同様，主翼左右にドロップタンク（300ℓ）が装着可能。そして着艦フック使用時の胴体への衝撃に対し，胴体を強化。また緊急着陸や着水のため，主脚が投棄可能となり，燃料も1分で緊急投棄可能。カタパルト発艦のための信号装置装備が主な改修点である。

ところで，プロペラについてまた疑

間が生じた。C型の資料ではエンジンがJumo211DでプロペラがVS5(直径3.4m)となっているのである。この資料を信頼して、改めてC型のプロペラを確かめたが、従来のVS11系との明確な違いは分からない。Ju87のプロペラに関しては、まだまだ研究を続けなければならない。

過給器エアインテイク(図14)

A図はB-0, B-1, R-1の過給器エアインテイクを示す。インテイクカバーの前縁からわずかに奥へ入ったところにインテイクがあり、初期のもの、あるいは工場を出るときには図のようにネットがあった。機体が配備された状態でのこの部分のアップの写真はなかなかないため判別しにくいが、ネットのないものも多いのではないかと推測される。

B図はトロピカルフィルターを内蔵した場合のカバーである。これも見にくい資料しかないため正確な形は把握できないが、フィルターはDのような形をしている。このDの前部の曲面部がカバーの前から見えている。またB図の矢印のようにこの場合の機体側のパネルの分割はA図の場合とは異なる。

この過給器エアインテイク部分の機体側パネル分割について調べたところ次のことが分かった。すなわちこのB図のような分割は、トロピカルフィルターをつけた機体ばかりでなく、B-2全般に共通するものだということである。従ってB-2の場合Cのようになっており、過給機エアインテイクカバーはA図のB-0などのように上下に分割されるのもではなく、一体型のものである。このためカバーほぼ中央に分割のラインはなく、またA図のように小さいクイックスナップもない。従って前回の図13に描かれていたタイプのB-2のカバーは、おそらく存在しないのではないかといえる。

オイルクーラーとラジエーター(図15, 16)

オイルクーラーにはよく見ると少なくとも2種類確認できる。図15のA図は8つあるハニカムのブロック間の境目は、同じ幅であるが、B図はその境目の幅がひとつおきに異なっている。またオイルクーラーは少し前傾して、エンジン上部に直接取り付けられている。C図ではオイルクーラー部の機首上面を後ろから見たところであるが、クーラーフラップの作動棒が中央に見えている。なおクーラー以後の機首上面を見ていくと、クーラー上面前縁部は平面であるが、フラップではすでに曲面になっており、さらにこの曲面はきつくなり第1キャノピーへと続き、その正面ガラス付近で平面になる。

ハート形をしたラジエーターはB, R型の機首を特徴づけ、その開閉式シャッターは笑った口を連想させる。このシャッターは正面からみて右に90°開き、図16のA図が閉じた状態、B図が開いた状態である。実は、ハート形で右に開くという点が重要である。一枚一枚のシャッターは、ドレインの位置を中心として左右対称のように見えるが、実際はそうではない。左右それぞれの一番外側のものはほぼ対称形をしているが、残るものは決して左右対称ではなく、また同じ形状でもない。これは閉じた時できるだけラジエーター前面を塞ごうとするため、シャッターそれぞれの上あるいは下、または開閉に支障のないものは上下ともに張り出しを付け、さらに開いた時支障がないようにカットされているからである。

❶のシャッターのみが、正面形に合わせて上下ともに張り出しをつけているのである。また、❷のみ前面で他のものとつながっていないのは、この部分の後ろに作動棒などがあるためと推測される。

図14　過給器エアインテイク

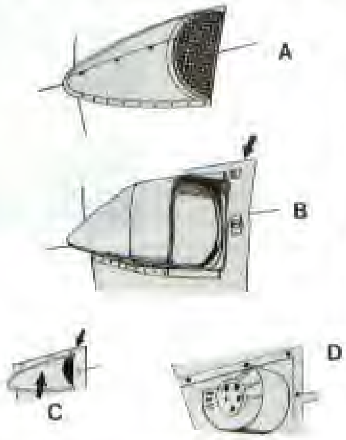
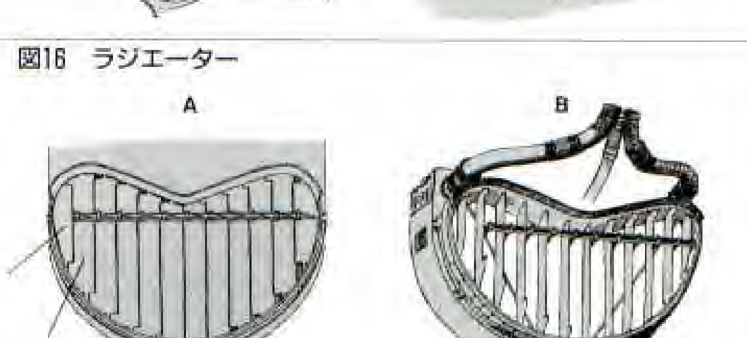


図15　オイルクーラー



図16　ラジエーター



キャノピー（図17〜20）

第1キャノピーとその付近を図17に示す。第1キャノピーは❶の部分に膨らみがあり，これは第2キャノピーとの整合部である。またこの部分はフレームからそのままレール状のものが下へ延びているが，これは雨樋である。左翼側のみにある開閉式の小窓は，スプリングのきいたレバーが下についており，開けるときのみこのレバーを下に押してやればよく，閉じるのはスプリングによる。また小窓上部にはアクリル樹脂製の簡単なロックがついている。デフロスターは急降下時の急激な高度変化にともなう曇りを防ぐもので，後のD型同様に外気を導入して吹き付けるものと推測される。またここでは省略してあるが，デフロスターは照準器用にもある。外気導入部のフラップは，デフロスターだけのためのものか，コクピット用外気導入も兼ねているのかは定かでない。

右翼側の第1キャノピー下部の膨らみは，左翼側と異なり，コクピット内部にある信号弾収納ケースの保護板と思われるものが付けられている。これは後のD型にも見られる。

第1キャノピーより前の部分は，胴体左右部分パネルがそれぞれ上部がヒンジになっており，❷のクイックスナップでロックされ開閉可能となっている。また機首のオイルクーラーフラップから続く曲面は，少なくとも❸の部分で平面になっている。

第2キャノピーを図18に示す。第2キャノピーはスライド開閉式で，❶およびA図のように開閉ハンドルがある。内側へこのハンドルを倒しながら後ろへスライドさせれば，ロックが外れ開閉できる方式と思われる。なおこのハンドルは右側は確認できない。❷のネジは，ある機体とない機体が確認できる。❸は外部からのロック解除レバー

図17　第1キャノピー

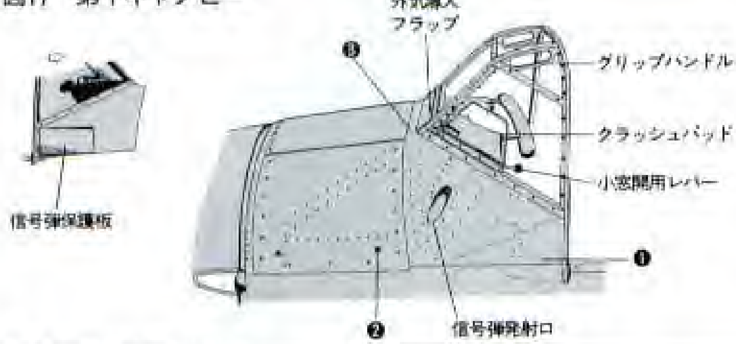


図18　第2キャノピー

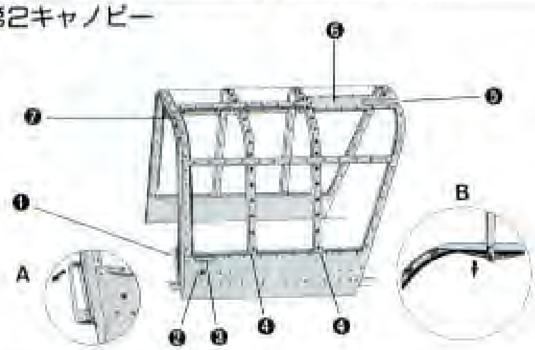


図19　第3キャノピー

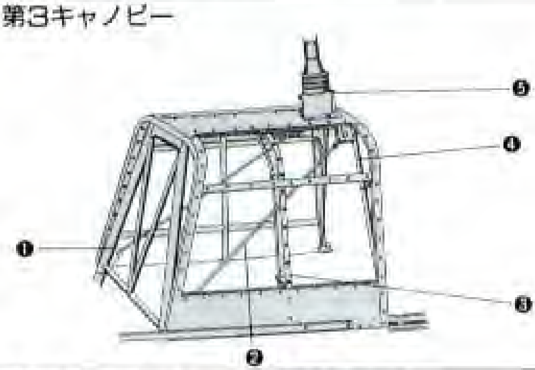


図20　第4キャノピーとLL-K（MG15用）

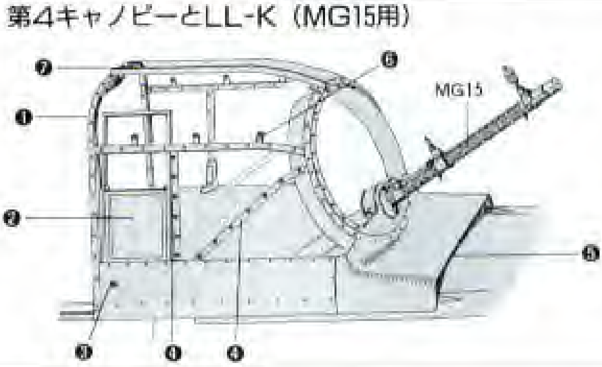
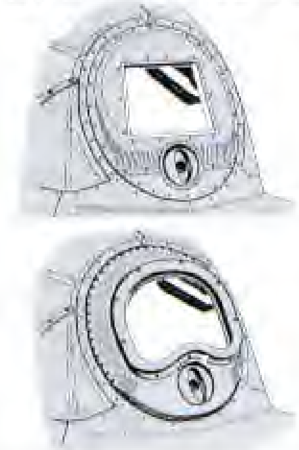


図21　LL-K(-PG)のバリエーション



で、空力的に整形されている。

縦になっている❹のフレームはガラスの内側にあるもので、ゴムのブッシュとネジで外側からガラスが固定されている。❺の部分は後方にキャノピーをスライドさせた時には、アンテナ支柱基部をクリアするため、スプリング式のシャッターになっていると推定される。そのため❻の部分は幅が広くなっており、❺が収納される。

❼の部分はキャノピーの左右にあるが、B図に示すようにワイヤとプーリーが見られ、これはキャノピー投棄用ワイヤと推定される。ワイヤに皮(推測)が巻かれて太くなっている部分を矢印方向に力をいれて引っ張ると、キャノピーロックおよびレールを挟んでいたスライド機構が解除され、キャノピーを風圧により投棄できるものと思われる。これと同じものが第4キャノピーの内側前縁にもある。

第3キャノピーを図19に示す。❶はパイロットの背部になるが、ロールバーの役目をするためにパイプフレームになっている。またこの部分はおそらく防弾板と思われるが、いろいろな形に塞がれ、多くのバリエーションが存在する。❷は、❶と❹の後部のパイプを「すじかい」として結合している。

❸はガラス内側にあるフレームで、写真などでは確認しにくいが、円いパイプと思われる。またこの図のようにアンテナ引き込み線が取り付けられている。アンテナ支柱基部は独特の形をしており、❺の部分は碍子である。

第4キャノピーを図20に示す。

❶には第2キャノピーと同じく投棄用のワイヤとプーリーがある。❷の小窓は少し内側に入って、上方へスライドする方式。❸も第1キャノピー同様、ネジ頭が見えている。❹は円いパイプの内側フレームでガラスがブッシュとネジで固定されている。

❺の部分はわずかに盛り上がっている。❻は❹同様にガラスに固定されているが、回転銃座の方が、ガラスにかからないように片側わずか3ヵ所で留められている。そしておそらく同じ理由で、この部分のガラスは左右ワンピースとなり、❼には固定されていない。

また❼は、鶏の「とさか」状に最前部のフレームと最後部のフレームに固定されている。

図21にはMG15用銃架、LL-K(-PG)のバリエーションを示す。(-PGは防弾ガラス付を示す。)どちらも元々はJu88用のもので、規格が同じため簡単に交換できる。もちろん中央のガラスは防弾ガラスになっている。この銃架にはふたつの規格があり、ひとつはLL-K(Linsenlafette klein=レンズ銃架-小型)といわれ、最大径457㎜のもので、Ju87B/RやJu88初期型に使われている。そしてもうひとつはLL-G(Linsenlafette gross=レンズ銃架-大型)といわれるもので、最大径592㎜のもので、MG81やMG131用に使われ、Ju88後期型やJu188などに使用され、このLL-KとLL-Gの互換性はない。

コクピット前席(図22~図26)

図22はB-1、図23はB-2のメインパネルを示している。

まずメーター類以外の共通部分を見ていこう。❶は雨天時などに整備員、

図22　B-1のメインパネル

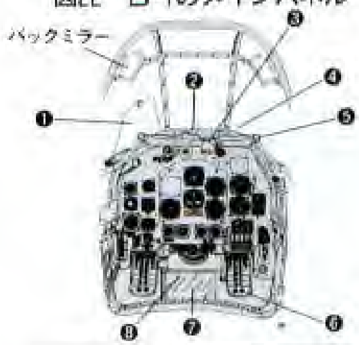


図23　B-2のメインパネル



地上員とのコミニュケーションに使われる小窓。❷は照準器用のデフロスターで、使わないときは左へ回転して視界の邪魔にならないようにしておける。❸は照準器の取り付け部で、右側のクリックストップノブでREVIを簡単に固定できる。なおこの取り付け部は機体の部品ではなく、照準器の部品であり、Reviとセットになって箱に入っている。❹は左側にもある側面ガラス用のデフロスター。❺はここでは取り外してあるが、クラッシュパッドの取り付け支柱のパイプ。❻はフットペダルであるが戦前からある旧型である。❼は爆撃目標視認窓。ちょうどパイロットの視線に合わせて、斜めの箱にガラスをはめ込んだもので、ガラスは機体下面になる部分とコクピット側にある。また内部には防弾の目的か、もう1枚金属板があり、これが❽の先のノブを回すことにより開閉できる。

図24

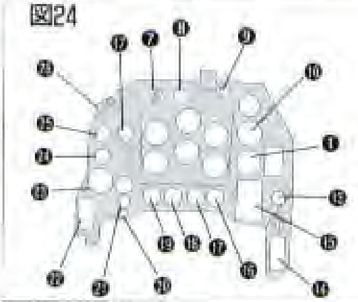


図24のメーター類は、マニュアルで確認できないので推定である。なおマニュアルと実際のメーターやその配置は異なる場合がある。❶は高度計、❷はコンパス、❸は速度計、❹は急降下投弾用の精密高度計、❺は傾斜計、❻は昇降計である。またB-1のマニュアルからの図と思われるものには、❶がついていない。また❻はB-1では旧型のものが使用されている。

❼コクピット外気導入口調節レバー、❽デフロスター（あるいはコクピット暖房用）の外気導入調節ノブ、❾急降下時に照準器を下方調整するコリメター。照準器は標準でReviC12Cが使用され、コリメーター部分はSpl(Schwenk-platte＝方向転換板）と呼ばれている。❿回転計、⓫ブースト圧計、⓬手動プライマーポンプ、⓭始動用ポンプ、⓮ラジエーターフラップ調整レバーで、B-1にはない。⓯兵装パネル、⓰油量計、⓱油温計、⓲ラジエーター液温計、⓳燃料計、⓴メインサーキットブレーカー、㉑燃料タンクスイッチ、㉒オイルクーラーフラップ調節レバー、㉓補助コンパス、㉔計器板用ライト調光ノブ、㉕バッテリー容量計、㉖信号銃差込みパイプ、㉗時計取り付け部。B-1ではこの下に付けられている。

図　前席左側

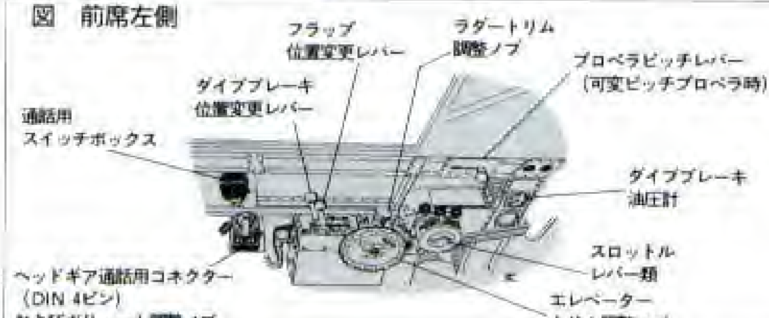


図26　前席右側

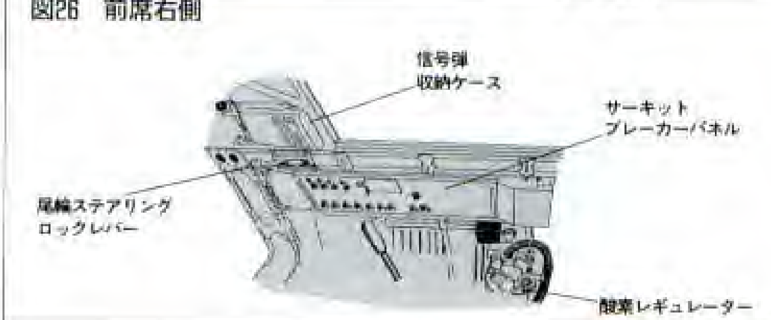


図25はコクピット前席の左側、図26は右側を示すが、多くは推定である。酸素レギュレーターは旧式のものをつけており、高度により酸素濃度を切り替え、高度6,000mまでと6,000から10,000mまでとの2段式になっている。

操縦桿は、前16°、後ろ22°の作動範囲に限定されており、急降下の制限速度はB-1の場合で時速600kmまでとされていた。またフラップとダイブブレーキは油圧作動である。

またJu87は、少なくともB型から、ユンカース社が開発した「急降下自動装置」(STURZFLUG-AUTOMATIK)を装備していた。これはユンカースの説明書によると、急降下時にダイブブレーキ、エレベータートリム、操縦桿を連動させ、急降下、投弾、引き起こしを行なうシステムであるとされている。

これにもとづいて急降下の手順を推測により簡単に見てみよう。まず爆撃コースを飛行中に、照準器の照準線をコリメーターで下方修正する。また精密高度計で投弾高度を設定し、爆弾の信管を遅延または着発にセレクターによりセットし、安全装置を解除する。目標を目標視認窓で確認したらダイブブレーキ位置変更レバーとフラップ位置変更レバーを一緒に一番前の位置まで倒す。するとエレベータートリムが上がり、操縦桿の引きが5°までに制限され、同時にダイブブレーキが降りる。操縦桿を前に倒し急降下に入り、目標を照準器のレティクルに捉えながら、降下角を維持しつつ降下する。投弾高度に達するとブザーが知らせるので、そこで投弾ボタンを押す。すると爆弾は投弾アームによりプロペラ圏外に出て投弾され、それと同時にダイブブレーキ、エレベータートリムが元に戻り、また操縦桿の制限も解除され、それを引けばスムーズに離脱できるというものである。

主な参考文献及び資料

●Verlag Karl R. Pawlas
「LUFTFAHRT international Nr.18」
●MBI/Sagitta
「JUNKERS Ju87 STUKA」
●資料協力
阿部孝一郎氏、石塚昌弘氏



← No. 41sqnのマーキングを施したエディー・コベントリィー所有のスピットファイアMk. XVIe（TD248）。

→ 1991年に新たに製作されたスピットファイアのプロトタイプ・レプリカK5054。残念ながら本機はこのイベントでフライト中，主脚がロックしないトラブルに見舞われ強行着陸をした結果，前につんのめって逆立ちしてしまった。





← バトル・オブ・ブリテン・メモリアル・フライトが所有している世界でただ1機フライアブルなハリケーンMk. IIC（PZ865）。

↓【左】 ホワイト／ブラックに塗り分けた特異な下面を見せてデモフライトを行なうハリケーン。

↓【右】 ノースアメリカンSNJ-3と-7の編隊飛行。地味ながらもエアショーに華を添えた。



